

แผนปฏิบัติการการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2567



คำนำ

แผนปฏิบัติการการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ประจำปีงบประมาณ 2566-2567 ฉบับนี้ กทท. ได้จัดทำขึ้นตามแนวทางของการบริหารจัดการภายใต้แผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 ที่กำหนดให้แต่ละส่วนงานจะต้องนำยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ที่กำหนดไว้ไปเป็นกรอบในการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการ เพื่อให้ การดำเนินงานในภาพรวมขององค์กรมีความสอดคล้องกับเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ได้ระบุไว้ในแต่ละยุทธศาสตร์ เพื่อสนับสนุนให้ กทท. สามารถบรรลุผลลัพธ์ตามวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ และสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

การจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีในครั้งนี้ กทท. ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่สอดคล้องกับเกณฑ์ Core Business Enablers (CBEs) ด้านที่ 2 การวางแผนเชิงกลยุทธ์ และเป็นไปตามหลักเกณฑ์การจัดทำแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด นอกจากนี้ได้ปรับปรุงกระบวนการ โดยมีการบูรณาการร่วมกับทุกส่วนงานของ กทท. และผู้รับผิดชอบแผนแม่บทที่สำคัญของ กทท. เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของบุคลากรภายในองค์กรทุกระดับ และทำให้ได้แผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับทั้งการดำเนินงานของแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 และสอดคล้องกับแนวทางและความเป็นไปได้ในการนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนปฏิบัติการ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2567 ฉบับนี้ มีแผนปฏิบัติการที่จะดำเนินการจำนวน 52 รายการ ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องตามเป้าหมายแผนวิสาหกิจฯ ทั้งในส่วนของวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด เป้าหมายหลัก และตัวชี้วัดตามแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 โดย กทท. มีความเชื่อมั่นว่าการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฉบับนี้จะสนับสนุนให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมายตามแผนวิสาหกิจฯ รวมถึงสามารถติดตามและประเมินผลการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม

สิงหาคม 2565

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	ก-ญ
1. สถานภาพองค์กร (Overview)	
1.1 ข้อมูลทั่วไป	1-1
1.2 โครงสร้างองค์กร	1-2
1.3 นโยบายคณะกรรมการ กทท.	1-5
2. ภาพรวมแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570	
2.1 วิสัยทัศน์ (Vision)	2-1
2.2 พันธกิจ (Mission)	2-1
2.3 ค่านิยม (Core Value)	2-2
2.4 ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	2-3
2.5 ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์	2-11
2.6 ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์	2-11
2.7 ความสามารถพิเศษ (Core Competency)	2-11
2.8 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	2-12
2.9 ยุทธศาสตร์ (Strategy)	2-12
2.10 ความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ ภารกิจ และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	2-14
3. การแปลงแผนกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ	
- แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) ของ กทท. ภายใต้ระบบ Balanced Scorecard (BSC)	3-1
- งบประมาณภายใต้แผนวิสาหกิจ กทท.	3-4
- ความเชื่อมโยงของกลยุทธ์ เป้าประสงค์ เป้าหมายหลัก (Key Goal) และแผนงาน/โครงการ	3-5
4. รายละเอียดแผนปฏิบัติการของ กทท.	4-1
5. การติดตามประเมินผลการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปี	5-1

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

การทำเรือฯ ได้พิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจขององค์กรให้มีเนื้อหาที่ครอบคลุมและรองรับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ร่างแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 รวมถึงรองรับกรอบแนวทางการบริหารงานท่าเรือรูปแบบใหม่ตามนโยบาย คณะกรรมการการทำเรือฯ และโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ตามนโยบายรัฐบาล การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชั้นนำของโลกและสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ และเชื่อมโยงการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังการขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะ Seamless Transport ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการทำเรือฯ ได้ปรับกรอบเวลาของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ให้มีทิศทางในการพัฒนาระยะยาว เพื่อให้สอดคล้องรองรับกับแผนต่าง ๆ ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นการพัฒนาในระยะสั้น Quick Win (Stage 1 : ปี พ.ศ. 2565-2567) ระยะกลาง (Stage 2 : ปี พ.ศ. 2568-2570) และระยะยาว (Stage 3 : ปี พ.ศ. 2571-2573) เพื่อบ่งชี้ภาพทิศทางการพัฒนาองค์กรให้มีความชัดเจนมากขึ้น และใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของการทำเรือฯ ในอนาคตต่อไป

จากกรอบระยะเวลาการวางแผนพัฒนายุทธศาสตร์ การทำเรือฯ จะกำหนดแนวทางในการดำเนินงานขององค์กร เพื่อนำมาจัดทำแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566-2570 ทั้งนี้ ในกระบวนการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ได้ทำการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด เป้าหมายขององค์กร และภาพรวมยุทธศาสตร์ ปีงบประมาณ 2566-2570 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินกิจการการปฏิบัติงาน การประเมินผลในภาพรวมขององค์กร และสามารถตอบสนองหรือเป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนเศรษฐกิจในฐานะการเป็นประตูการค้าหลักและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566-2570 ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

“To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030 : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

➢ ตำแหน่ง (Positioning) ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- ท่าเรือกรุงเทพ :
“เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล สร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมการค้า การลงทุน และสนับสนุนธุรกิจ SMEs”
- ท่าเรือแหลมฉบัง :
“เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ :
“เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง”
- ท่าเรือระนอง :
“เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน”

➤ พันธกิจ (Mission)

- พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- สร้างความเชื่อมั่น และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

➤ ค่านิยม (Core Value)

“SMART”

- **S = STANDARD** ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล
(ดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบและสำนึกในหน้าที่ ด้วยความโปร่งใสและมีคุณธรรม และปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐานสากล)
- **M = MASTERY** ทำงานอย่างมืออาชีพเทียบเท่าองค์กรสมรรถนะสูง
(ปฏิบัติงานอย่างมีความรู้ความสามารถ ด้วยความทุ่มเทและทำได้ดีที่สุด เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูง พร้อมทั้งมุ่งพัฒนาตนเองในการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง)
- **A = AGILITY** พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการสร้างสรรค์นวัตกรรมสิ่งใหม่
(พร้อมปรับเปลี่ยนกระบวนการและวิธีการทำงานตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถคิดริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่ มาพัฒนาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้เกิดคุณค่าต่อองค์กร)
- **R = RESPONSIBILITY** รับผิดชอบต่อสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
(ปฏิบัติงานด้วยจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อหน้าที่ องค์กร สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ)
- **T = TEAMWORK** มุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน
(ทำงานร่วมกันด้วยความเคารพเชื่อถือ และร่วมกันระดมความคิดเห็นอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ)

ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ของ กทท.



มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ

องค์ประกอบตำแหน่งขององค์กรที่ต้องการบรรลุ

1. World Class Gateway Port เบื้องต้น ระยะ 1

- อันดับของการเป็นท่าเรือ World Class Gateway Port
 - Top 3 ของการเป็นท่าเรือ Gateway Port ใน South East Asia
- สัดส่วนการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งทางท่าเรือแหลมฉบัง
 - ทางถนน 87.76% / ทางราง 5.61% / ทางชายฝั่ง 6.64%
- การรองรับ Transshipment
 - แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ (ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 10% จากปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง (ปี 2560-2564))

2. การพัฒนา Port 4.0 ระยะ 1

- ก้าวสู่ Port 4.0 : พัฒนา Platform Port 4.0 แล้วเสร็จ และสร้างความรู้ ความเข้าใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบตำแหน่งขององค์กรที่ต้องการบรรลุ

1. World Class Gateway Port ระยะ 2

- อันดับของการเป็นท่าเรือ World Class Gateway Port
 - Top 5 ของการเป็นท่าเรือ Gateway Port ใน Asia
- สัดส่วนการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งทางท่าเรือแหลมฉบัง
 - ทางถนน 87.55% / ทางราง 5.71% / ทางชายฝั่ง 6.74%
- การเพิ่มปริมาณ Transshipment
 - ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 11% จากปี 2567

2. การพัฒนา Port 4.0 ระยะ 2

- ส่งเสริมให้เกิดการใช้งาน Port 4.0 อย่างต่อเนื่อง

องค์ประกอบตำแหน่งขององค์กรที่ต้องการบรรลุ

1. World Class Gateway Port ระยะ 3

- อันดับของการเป็นท่าเรือ World Class Gateway Port
 - Top 10 ของการเป็นท่าเรือ Gateway Port ใน World
- สัดส่วนการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งทางท่าเรือแหลมฉบัง
 - ทางถนน 87.35% / ทางราง 5.81% / ทางชายฝั่ง 6.84%
- การเพิ่มปริมาณ Transshipment
 - ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 12% จากปี 2570

2. การพัฒนา Port 4.0 ระยะ 3

- เป็นส่วนหนึ่งในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และเกิดการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในการพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติงาน

เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

3. Green Port ระยะ 1

- การพัฒนาท่าเรือสู่ Green Port Supply Chain :
 - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 4% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)

3. Green Port ระยะ 2

- การพัฒนาท่าเรือสู่ Green Port Supply Chain :
 - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 7% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562) และมีเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากห่วงโซ่อุปทานที่เห็นชอบร่วมกันที่ xx%

3. Green Port ระยะ 3

- การพัฒนาท่าเรือสู่ Green Port Supply Chain :
 - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 10% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562) และมีเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากห่วงโซ่อุปทานที่เห็นชอบร่วมกันที่ xx%

VISION

มุ่งสู่มาตรฐาน
ท่าเรือชั้นนำ
ระดับโลก
พร้อมการให้บริการ
ด้านโลจิสติกส์
ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโต
อย่างยั่งยืน
ในปี 2573

ความเสี่ยงเพื่อเข้าถึงโอกาสทางธุรกิจ (Opportunity Risk)		
ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
1. ขนาดเงินลงทุนที่สูง และระยะคืนทุนที่นาน อาจส่งผลต่อสถานะการเงิน 2. การคัดเลือกเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสม 3. อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการนำเข้า-ส่งออก ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ 4. การปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสินค้า Transshipment เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน 5. ศักยภาพ ความพร้อมของบุคลากรและระบบงาน/กระบวนการทำงาน	1. ขนาดเงินลงทุนที่สูง และระยะคืนทุนที่นาน อาจส่งผลต่อสถานะการเงิน 2. ความชัดเจนของนโยบาย และการสนับสนุนของภาครัฐ 3. ไม่สามารถสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์และบริการ ส่งผลต่อการดำเนินการด้านการตลาดเชิงรุก 4. การประเมิน/วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนที่เหมาะสม 5. ไม่มีรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ที่ชัดเจน รวมทั้งการไม่สามารถจําหน่ายได้ ค่าใช้จ่าย เพื่อรับรู้ผลประโยชน์ในลักษณะ Portfolio	1. ขนาดเงินลงทุนที่สูง และระยะคืนทุนที่นาน อาจส่งผลต่อสถานะการเงิน 2. อัตราการเติบโตของปริมาณตู้ Transshipment ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ 3. อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือประเภท Gateway Port ในต่างประเทศเติบโตมากกว่าที่ กทท. คาดการณ์ไว้ 4. รูปแบบการให้บริการผ่านระบบ e-Service และระบบ PCS ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และการเชื่อมโยงการทำงานไม่สมบูรณ์ 5. การสร้างโอกาสทางธุรกิจ การพัฒนานวัตกรรมมีความล่าช้า และไม่ทันต่อความต้องการ 6. การพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain ไม่บรรลุตามเป้าหมาย

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน-ภายนอกองค์กร (SWOT Analysis) ในส่วนของจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ จุดแข็ง (Strength) และโอกาส (Opportunity) เพื่อกำหนดความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ นำไปสู่การกำหนดความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กรในปัจจุบันและที่เป็นในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

➤ ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์

- 1) การพัฒนาท่าเรือให้สามารถเพิ่มปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ได้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต
- 2) การพัฒนาการท่าเรือฯ สู่อำเภอที่เป็น Green Port Supply Chain โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือทุนแรงสมัยใหม่มาใช้เพื่อพัฒนาท่าเรือเป็น Smart Port 3.0, 4.0 และการพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการบริหารจัดการ ยกระดับมาตรฐานการบริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สังคม และสิ่งแวดล้อม
- 3) การพัฒนาการตลาดโดยเฉพาะ Digital Marketing รวมถึงการนำเสนอบริการและนวัตกรรมเพื่อทันต่อความต้องการและตอบสนองผู้ใช้บริการ เพื่อการเติบโตและรองรับการแข่งขันจากผู้ประกอบการเอกชนที่มีการขยายธุรกิจและความร่วมมือกับพันธมิตรด้วย Platform/รูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง
- 4) การพัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มจากสินทรัพย์ และการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจและการพัฒนาตามแนวทางของท่าเรือชั้นนำหรือท่าเรือที่การท่าเรือฯ มีความร่วมมือ/ข้อตกลง

➤ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

การมีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่เป็นผืนเดียวกันในท่าเลที่ตั้งที่ได้เปรียบ และการมีพื้นที่หลังท่าที่ติดต่อ Hinterland อื่นหลายประเทศ รวมถึงการมีโครงข่ายการขนส่งที่ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ช่วยส่งเสริมการกระจายสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมต่อการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (Hinterland Connectivity)

➤ ความสามารถพิเศษ (Core Competency)

❖ ความสามารถพิเศษของการท่าเรือฯ ในปัจจุบัน

- ความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทางทะเลระหว่างประเทศเทียบท่ามาตรฐานสากล

❖ ความสามารถพิเศษของการท่าเรือฯ ที่จำเป็นในอนาคต

- ความสามารถในการบริหารจัดการท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือมาตรฐานระดับโลก (World Class Gateway Port)
- ความสามารถในการบริหารงานขององค์กรในเชิงธุรกิจ รวมถึงการสร้างพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจใหม่หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการบริหารธุรกิจเดิมและธุรกิจรูปแบบใหม่ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร
- ความสามารถในการบริหารจัดการสินทรัพย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร
- ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Competency) มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการและการปฏิบัติงานให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และเท่าทันการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี (Digital Disruption) รวมถึงทักษะในการวิเคราะห์ข้อมูล (Big Data Analysis) เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการให้บริการได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน
- ความสามารถในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับและความร่วมมือในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

จากประเด็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์กร นำไปสู่การกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ เพื่อให้การทำเรือฯ สามารถดำเนินการได้ตามกรอบเวลา เป้าหมาย และบรรลุตามวิสัยทัศน์ของแผนวิสาหกิจฯ ที่กำหนดไว้ ดังนี้

➤ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) ยกกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- 2) รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- 3) เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงินการลงทุน ที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
- 4) ยกกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
- 5) บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากลและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
- 6) สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

➤ ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ

- กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศ และในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
- กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- กลยุทธ์ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาลิขสิทธิ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

- กลยุทธ์ 3.1 วางแผนและพัฒนการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

- กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร
- กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

- กลยุทธ์ 5.1 ยกกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)
- กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)
- กลยุทธ์ 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

ความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

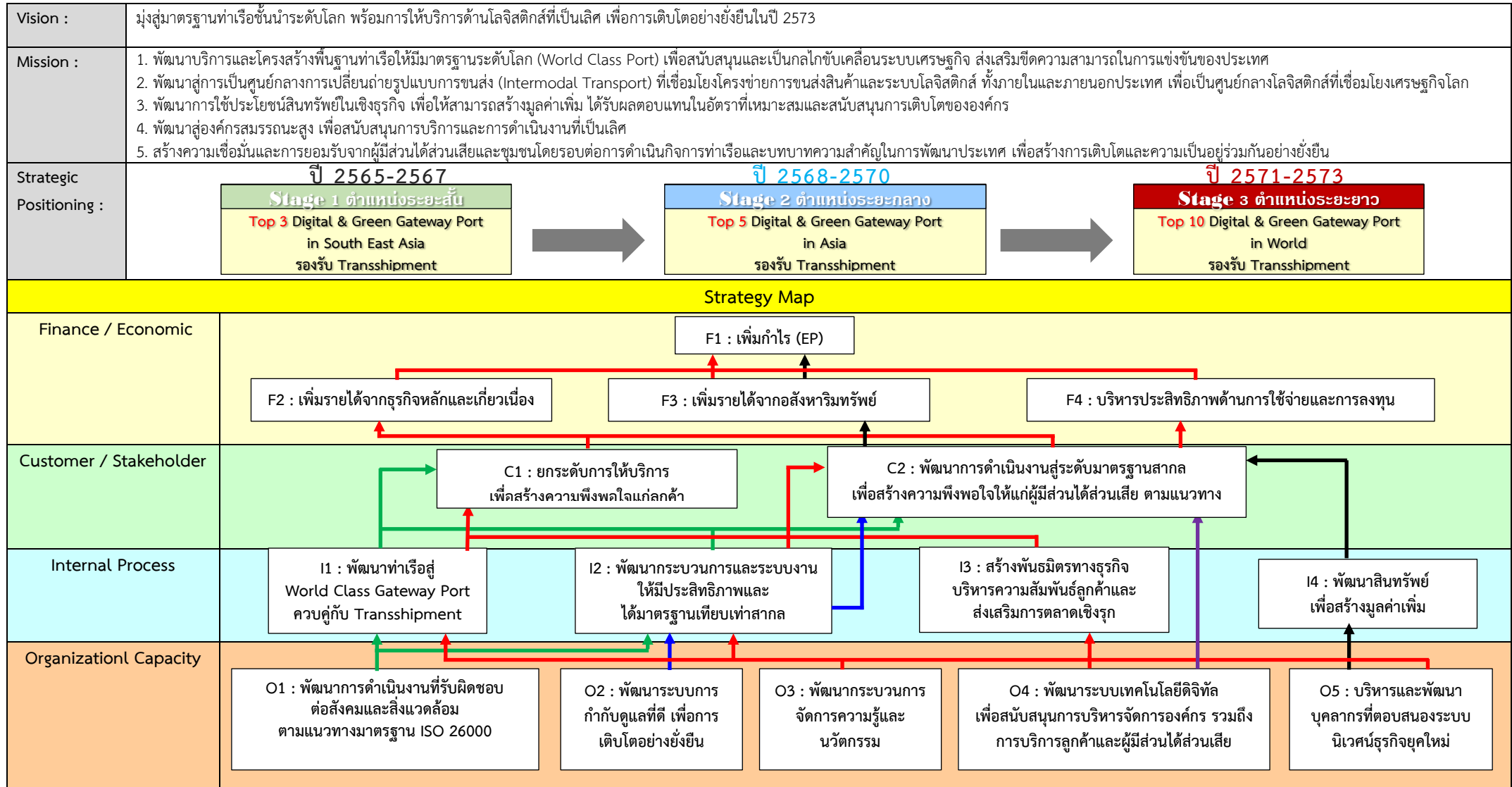
VISION

To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030
 “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ค่านิยม : **SMART PAT** : STANDARD, MASTERY, AGILITY, RESPONSIBILITY, TEAMWORK

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port		วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ		ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน		
เป้าประสงค์ : พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port กลยุทธ์ : 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)		เป้าประสงค์ : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด กลยุทธ์ : 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	เป้าประสงค์ : สร้างผลตอบแทนของสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด กลยุทธ์ : 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	เป้าประสงค์ : สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่ กลยุทธ์ : 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
			เป้าประสงค์ : สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่ กลยุทธ์ : 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันและเติบโตได้อย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ : ผลิตรายได้และบริการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการลูกค้า กลยุทธ์ : 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากลและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง		วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ		ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนางค์กรอย่างมีส่วนร่วมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
เป้าประสงค์ : เป็นองค์กรที่มีความมั่นคงและมีการบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ : 3.1 วางแผนและพัฒนาระบบการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	เป้าประสงค์ : การบรรลุสู่ Port 4.0 ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล กลยุทธ์ : 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร กลยุทธ์ : 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เป้าประสงค์ : บริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่ กลยุทธ์ : 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM) กลยุทธ์ : 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากร ให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD) กลยุทธ์ : 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง		เป้าประสงค์ : มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่ยั่งยืนด้วยมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ : 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
				เป้าประสงค์ : ยกระดับมาตรฐานด้านการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ : 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น นำไปสู่การขยายผลเพื่อกำหนดเป็นตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายขององค์กร และแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติการที่ตอบสนองในแต่ละกลยุทธ์ เพื่อใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ภายใต้แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) และระบบ Balanced Scorecard (BSC) 4 มุมมอง ประกอบด้วย



၆၂

- มุมมองด้านการเงิน เป้าหมายองค์กร หรือเชิงเศรษฐศาสตร์ (Finance/Economic) จำนวน 4 เป้าประสงค์ ได้แก่ เพิ่มกำไรทางเศรษฐศาสตร์ (EP) เพิ่มรายได้จากธุรกิจหลักและเกี่ยวเนื่อง เพิ่มรายได้จากอสังหาริมทรัพย์ และบริหารประสิทธิภาพด้านการใช้จ่ายและการลงทุน
- มุมมองด้านลูกค้าหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Customer/Stakeholder) จำนวน 2 เป้าประสงค์ ได้แก่ ยกระดับการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า และพัฒนาการดำเนินงานสู่ระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- มุมมองด้านกระบวนการระบบงานภายใน (Internal Process) จำนวน 4 เป้าประสงค์ ได้แก่ พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ควบคู่กับ Transshipment พัฒนาระบบการและระบบงานให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานเทียบเท่าสากล สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ บริหารความสัมพันธ์ลูกค้าและส่งเสริมการตลาดเชิงรุก และพัฒนาสินทรัพย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- มุมมองด้านสมรรถนะองค์กร (Organization Capacity) จำนวน 5 เป้าประสงค์ ได้แก่ พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามแนวทางมาตรฐาน ISO 26000 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบการจัดการความรู้และนวัตกรรม พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการองค์กร รวมถึงการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่

ตารางแสดงงบประมาณตามกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2570

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ	โครงการ/ แผนงาน (จำนวน)	งบประมาณ (ล้านบาท)					รวม	%	งบประมาณแยกตามสายงาน (ล้านบาท)			รวม
			ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570			ท่าเรือ กรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	สายงาน สนับสนุนฯ	
1	1.1	15	12,120.631	12,944.429	5,129.770	6,404.179	1,208.895	37,807.904	65.94	1,912.800	33,324.104	2,571.000	37,807.904
	1.2	1	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		16	12,120.631	12,944.429	5,129.770	6,404.179	1,208.895	37,807.904	65.94	1,912.800	33,324.104	2,572.000	37,807.904
2	2.1	6	33.500	8.500	8.500	8.500	8.500	67.500	0.12	25.000	-	37.500	62.500
	2.2	2	5.000	10.000	-	-	-	15.000	0.03	-	15.000	5.000	20.000
	2.3	1	19.000	24.000	3,173.000	5,456.000	4,782.010	13,454.010	23.47	-	-	13,454.010	13,454.010
	2.4	0	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		9	57.500	42.500	3,181.500	5,464.500	4,790.510	13,536.510	23.61	25.000	15.000	13,496.510	13,536.510
3	3.1	1	9.000	-	-	-	-	9.000	0.02	-	-	9.000	9.000
		1	9.000	0.000	0.000	0.000	0.000	9.000	0.02	0.000	0.000	9.000	9.000
4	4.1	4	265.958	65.500	36.090	9.500	-	377.048	0.66	-	-	377.048	377.048
	4.2	1	153.649	131.699	109.749	-	-	395.097	0.69	-	-	395.097	395.097
	4.3	1	1.300	2.300	3.800	3.800	3.800	15.000	0.03	-	-	15.000	15.000
		6	420.907	199.499	149.639	13.300	13.300	787.145	1.37	0.000	0.000	797.645	787.145
5	5.1	3	26.311	-	-	-	-	26.311	0.05	-	-	26.311	26.311
	5.2	1	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	0.00	-	-	2.500	2.500
	5.3	1	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	0.00	-	-	2.500	2.500
		5	27.311	1.000	1.000	1.000	1.000	31.311	0.05	0.000	0.000	31.311	31.311
6	6.1	4	116.789	281.960	1,048.850	1,022.280	2,692.275	5,162.154	9.00	-	-	5,162.154	5,162.154
	6.2	1	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		5	116.789	281.960	1,048.850	1,022.280	2,692.275	5,162.154	9.00	0.000	0.000	5,162.154	5,162.154
	รวม	42	12,752.138	13,469.388	9,510.759	12,905.259	8,705.980	57,334.024	100.00	1,937.800	33,339.104	22,068.620	57,334.024
	%		22.24	23.49	16.59	22.51	15.18	100.00		3.38	58.15	38.49	100.00

1. สถานภาพองค์กร (Overview)

1.1 ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand : PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พุทธศักราช 2494 เพื่อเป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งทางน้ำ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ และแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า มีบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศ ในเวทีการค้าโลก โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการทำเรือฯ ตามพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พุทธศักราช 2494 มาตรา 6 ดังต่อไปนี้

- 1) รับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
- 2) ประกอบและส่งเสริมกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
- 3) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ

นอกจากนี้การทำเรือฯ มีอำนาจหน้าที่ภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6

และมีอำนาจในการดำเนินงานรวมถึง

- (1) สร้าง ซื้อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
- (2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์ หรืออสังหาริมทรัพย์
- (3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- (4) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
- (5) กู้ยืมเงิน
- (6) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
- (7) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
- (8) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
- (9) ออกพันธบัตร หรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (10) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการทำเรือและกิจการอื่นภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
- (11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือฯ

1.2 โครงสร้างองค์กร (Organization Structure)

เพื่อให้การดำเนินงานของการท่าเรือฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร การท่าเรือฯ จึงจัดโครงสร้างองค์กร ประกอบด้วย ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารสูงสุดขององค์กร ได้มาจากการสรรหาจากบุคคลภายนอกตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2550 และตามพระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พุทธศักราช 2494 และได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี โดยการบริหารงานได้แบ่งออกเป็น

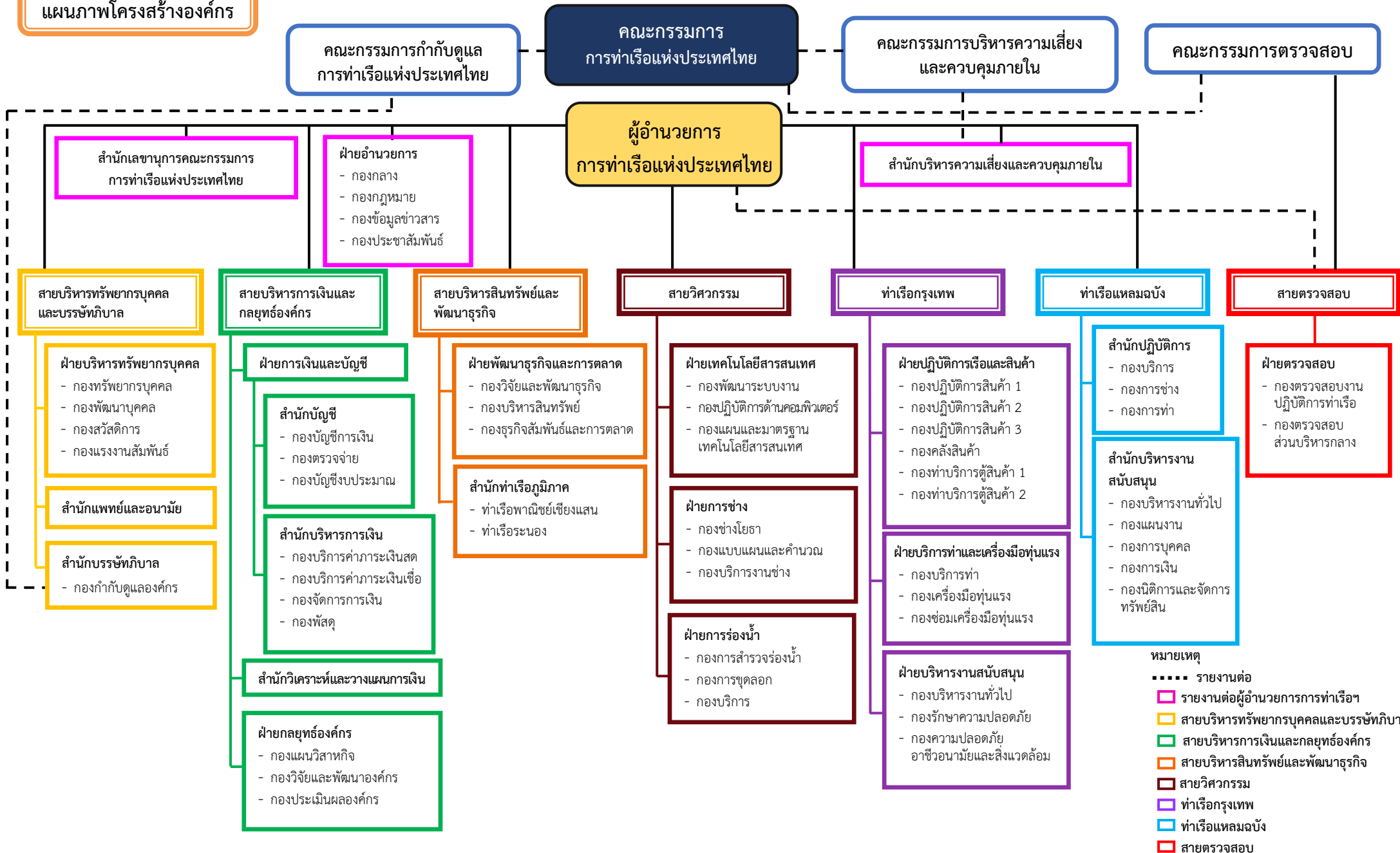
1. **ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือฯ** แบ่งเป็น 1 ฝ่าย 2 สำนัก ได้แก่ ฝ่ายอำนวยการ (ผอ.) สำนักเลขานุการคณะกรรมการการท่าเรือฯ (สกก.) และสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน (สศค.)
2. **สายตรวจสอบ** ได้แก่ ฝ่ายตรวจสอบ (ผต.)
3. **สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล (บค)** แบ่งเป็น 1 ฝ่าย 2 สำนัก ได้แก่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (ผบ.) สำนักแพทย์และอนามัย (สพอ.) และสำนักบรรษัทภิบาล (สบภ.)
4. **สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร (กง)** แบ่งเป็น 2 ฝ่าย 1 สำนัก ได้แก่ ฝ่ายการเงินและบัญชี (ผง.) ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (ผก.) และสำนักวิเคราะห์และวางแผนการเงิน (สวผ.)
5. **สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ (บธ)** แบ่งเป็น 1 ฝ่าย 1 สำนัก ได้แก่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.) และสำนักท่าเรือภูมิภาค (สทภ.)*
6. **สายวิศวกรรม (วศ)** แบ่งเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผทส.) ฝ่ายการช่าง (ผช.) และฝ่ายการร่อนน้ำ (ผน.)
7. **ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.)** แบ่งเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า (ผส.) ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง (ผท.) และฝ่ายบริหารงานสนับสนุน (ผบส.)
8. **ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)** แบ่งเป็น 2 สำนัก ได้แก่ สำนักปฏิบัติการ (สปก.) และสำนักบริหารงานสนับสนุน (สบส.)

โดยสายงานตามข้อ 2-6 มีรองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ดูแลการบริหารในแต่ละสายงาน

ท่าเรือกรุงเทพ	มีผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ และรองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพดูแลการบริหารงาน
ท่าเรือแหลมฉบัง	มีผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ และรองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพดูแลการบริหารงาน
ส่วนงานระดับฝ่าย	มีผู้อำนวยการฝ่าย ดูแลการบริหารงาน
ส่วนงานระดับสำนัก	มีผู้อำนวยการสำนัก (ระดับรองผู้อำนวยการฝ่าย) ดูแลการบริหารงาน

หมายเหตุ : * สำหรับท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (รวมถึงท่าเรือเชียงของ) และท่าเรือระนอง บริหารงานโดยสำนักท่าเรือภูมิภาค

แผนภาพโครงสร้างองค์กร



การกำกับดูแลองค์กร

การทำเรือฯ ได้มีการกำกับดูแลตามโครงสร้างองค์กร ดังนี้

- คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พุทธศักราช 2494 ซึ่งคณะกรรมการการทำเรือฯ ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคน แต่ไม่เกินสิบคน โดยปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการทำเรือฯ ถือปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พุทธศักราช 2494 หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ และแนวทางปฏิบัติสำหรับกรรมการรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) โดยมีการประชุมเพื่อกำกับดูแล และติดตามการดำเนินงานของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลรวมถึงให้เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของการทำเรือฯ ตามแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ สคร. ตลอดจนให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์และการจัดทำงบประมาณประจำปีขององค์กร

- คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การกำกับดูแลและการดำเนินงานของการทำเรือฯ โดยแต่งตั้งให้กรรมการการทำเรือฯ เข้าร่วมอยู่ในคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานรวม 8 คณะ เพื่อช่วยกำกับดูแลและกลั่นกรองงานด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย

- 1) คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ
- 2) คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ
- 3) คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการทำเรือฯ
- 4) คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ
- 5) คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำเรือฯ
- 6) คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการทำเรือฯ
- 7) คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ
- 8) คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ

1.3 นโยบายคณะกรรมการ กทท.

คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้มอบข้อคิดเห็น และทิศทางการพัฒนาของการทำเรือฯ เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาการดำเนินงานและรูปแบบการให้บริการโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ เพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

- การนำแนวทางการพัฒนาของท่าเรือชั้นนำระดับโลกมาปรับใช้ในการดำเนินงานของ กทท. เพื่อพัฒนาสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อยกระดับสู่การเป็น World Class Gateway Port จะต้องคำนึงถึงการบูรณาการและการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ (Connectivity) ทั้งภายในและภายนอกท่าเรือ

- แนวทางการพัฒนา/แก้ไข เพื่อรองรับการขนถ่ายตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ

- การพัฒนาธุรกิจ หรือบริการใหม่ๆ เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานหลักขององค์กร รวมถึงส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและภายนอกท่าเรือ อาทิ การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port), Bonded Warehouse เป็นต้น

- การบริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและลดสถานะขาดทุนจากการดำเนินงานปัจจุบัน

- การพัฒนาการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- การดำเนินงานในส่วนสนับสนุนจะต้องดำเนินการในเชิงรุก ทั้งในด้านการตลาด การบริหาร/พัฒนาบุคลากร การบริหารการเงินและการลงทุน การพัฒนาและต่อยอดนวัตกรรมการให้บริการ เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์การแข่งขัน และการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศธุรกิจยุคใหม่

- พัฒนาและนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาเป็นพื้นฐานในการบริหารจัดการ กระบวนการปฏิบัติงาน และการสร้างธุรกิจใหม่ของการทำเรือฯ เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือ Port 4.0

- การดำเนินงานขององค์กรจะต้องคำนึงถึงประโยชน์และการมีส่วนร่วมของชุมชนและสังคม เป็นสำคัญภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนอย่างแท้จริง

- การบริหารจัดการและการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ จะต้องคำนึงถึงความสำคัญและไม่ก่อผลกระทบเชิงลบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะรอบพื้นที่ปฏิบัติงานของการทำเรือฯ เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืน (Green Port Supply Chain)

2. ภาพรวมแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570

2.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

“To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030 : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

➢ ตำแหน่ง (Positioning) ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ

- **ท่าเรือกรุงเทพ :**
“เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล สร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมการค้า การลงทุน และสนับสนุนธุรกิจ SMEs”
- **ท่าเรือแหลมฉบัง :**
“เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”
- **ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ :**
“เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”
- **ท่าเรือระนอง :**
“เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน”

2.2 พันธกิจ (Mission)

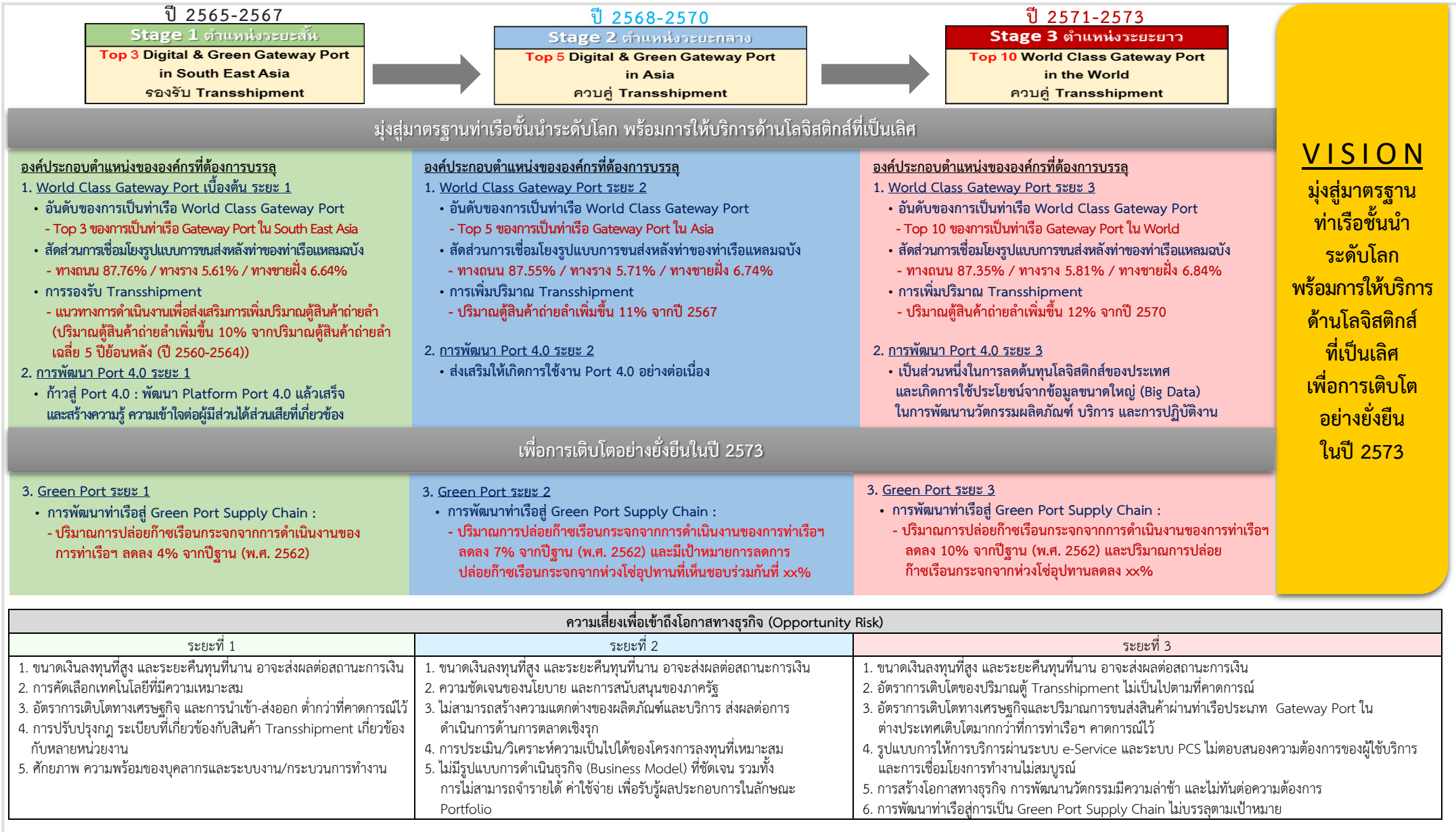
- พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- สร้างความเชื่อมั่น และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

2.3 ค่านิยม (Core Value)

“SMART”

- **S = STANDARD** ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล
 (ดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบและสำนึกในหน้าที่ ด้วยความโปร่งใสและมีคุณธรรม และปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐานสากล)
- **M = MASTERY** ทำงานอย่างมืออาชีพเทียบเท่าองค์กรสมรรถนะสูง
 (ปฏิบัติงานอย่างมีความรู้ความสามารถ ด้วยความทุ่มเทและทำให้ดีที่สุด เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูง พร้อมทั้งมุ่งพัฒนาตนเองในการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง)
- **A = AGILITY** พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการสร้างสรรค์นวัตกรรมสิ่งใหม่
 (พร้อมปรับเปลี่ยนกระบวนการและวิธีการทำงานตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถคิดริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่ มาพัฒนาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้เกิดคุณค่าต่อองค์กร)
- **R = RESPONSIBILITY** รับผิดชอบต่อสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 (ปฏิบัติงานด้วยจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อหน้าที่ องค์กร สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ)
- **T = TEAMWORK** มุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน
 (ทำงานร่วมกันด้วยความเคารพเชื่อถือ และร่วมกันระดมความคิดเห็นอย่างมีหลักการเหตุผล เพื่อมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ)

2.4 ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)



VISION
มุ่งสู่มาตรฐาน
ท่าเรือชั้นนำ
ระดับโลก
พร้อมการให้บริการ
ด้านโลจิสติกส์
ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโต
อย่างยั่งยืน
ในปี 2573

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ																
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคุม Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคุม Transshipment																		
- พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	1. ปริมาณตู้สินค้าในระดับสากล - Top 3 ของการเป็นท่าเรือGateway Port ใน South East Asia (ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ทลฉ. = 9.177 ล้าน ที.อี.ยู.)	- Top 5 ของการเป็นท่าเรือ Gateway Port ใน Asia (ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ทลฉ. = 10.323 ล้าน ที.อี.ยู.)	- Top 10 ของการเป็นท่าเรือ Gateway Port ใน World (ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ทลฉ. = 11.612 ล้าน ที.อี.ยู.)	ทลฉ., ฝพต.	- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 - แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการ ทลฉ. ขั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา - แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ - การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท. - การส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTOT)																
		2. ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ/หน้าท่าเทียบเรือ - ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair Way และหน้าท่า)			<table><tr><td></td><td>Fair Way (MSL)</td><td>หน้าท่า (MSL)</td></tr><tr><td>ททท.</td><td>- 8.5</td><td>- 8.5</td></tr><tr><td>ทลฉ. Phase 1</td><td>- 16</td><td>- 14</td></tr><tr><td>ทลฉ. Phase 2</td><td>- 16</td><td>- 16</td></tr><tr><td>ทลฉ. Phase 3</td><td>- 18.5</td><td>- 18.5</td></tr></table>		Fair Way (MSL)	หน้าท่า (MSL)	ททท.	- 8.5	- 8.5	ทลฉ. Phase 1	- 16	- 14	ทลฉ. Phase 2	- 16	- 16	ทลฉ. Phase 3	- 18.5	- 18.5	ฝน.	- โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.
			Fair Way (MSL)	หน้าท่า (MSL)																		
		ททท.	- 8.5	- 8.5																		
		ทลฉ. Phase 1	- 16	- 14																		
		ทลฉ. Phase 2	- 16	- 16																		
ทลฉ. Phase 3	- 18.5	- 18.5																				
3. ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)			ทลฉ., ททท. สทก.	- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 - การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของ ทลฉ. - การพัฒนา SRTO - การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A - พัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ - Multimodal Transport & Distribution Center - การพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) - พัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง (เฉพาะตัวชี้วัดเรื่อง Infrastructure)																		
4. Port Performance																						
<table><tr><td>Port Performance</td><td>ททท.</td><td>ทลฉ.</td></tr><tr><td>Crane Productivity</td><td>26.05 ตู้/ปี/วัน/ชม.</td><td>30.50 ตู้/ปี/วัน/ชม.</td></tr><tr><td>Berth Occupancy</td><td>65-70%</td><td>53-58%</td></tr><tr><td>Truck Turnaround Time</td><td>-</td><td>20 นาที</td></tr></table> ทั้งนี้ ในส่วนตัวชี้วัด Truck Turnaround Time ของ ททท. มีเป้าหมายดังนี้ ปี 2567 ... ≤ 31.15 นาที ปี 2568 ... ≤ 31.13 นาที ปี 2569-2573 ... ≤ 31.10 นาที Monitor TEU per เครื่องหน้าท่า / TEU per ความยาวหน้าท่า / Ship Working Time / Ship Berthing Time	Port Performance	ททท.			ทลฉ.	Crane Productivity	26.05 ตู้/ปี/วัน/ชม.	30.50 ตู้/ปี/วัน/ชม.	Berth Occupancy	65-70%	53-58%	Truck Turnaround Time	-	20 นาที								
Port Performance	ททท.	ทลฉ.																				
Crane Productivity	26.05 ตู้/ปี/วัน/ชม.	30.50 ตู้/ปี/วัน/ชม.																				
Berth Occupancy	65-70%	53-58%																				
Truck Turnaround Time	-	20 นาที																				
5. การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของท่าเรือตามมาตรฐานสากล																						
		- PSHEMS (เป้าหมายภายในปี 2570) ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2	PSHEMS – ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS		ทลฉ., ททท.	- แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของ ททท. และ ทลฉ.																
		- ISPS Code (เป้าหมายภายในปี 2570) ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าและได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ จากกรมเจ้าท่า	ISPS Code - ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า			- แผนดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง																

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ																																																										
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคู่ Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคู่ Transshipment																																																												
	1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)	6. การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity)																																																														
		- สัดส่วน/ปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลังท่า (ทางถนน / ทางราง / ทางชายฝั่ง)																																																														
		<table><tr><th>ททท.</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>1.237</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>0.0030</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>0.190</td></tr></table> <table><tr><th>ทลจ.</th><th>สัดส่วน</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>87.76%</td><td>7.964</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>5.61%</td><td>0.509</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>6.64%</td><td>0.602</td></tr></table>	ททท.	ล้าน TEUs	ทางรถ		1.237	ทางราง	0.0030	ทางชายฝั่ง	0.190	ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs	ทางรถ	87.76%	7.964	ทางราง	5.61%	0.509	ทางชายฝั่ง	6.64%	0.602	<table><tr><th>ททท.</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>1.222</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>0.0032</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>0.205</td></tr></table> <table><tr><th>ทลจ.</th><th>สัดส่วน</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>87.55%</td><td>8.939</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>5.71%</td><td>0.583</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>6.74%</td><td>0.661</td></tr></table>	ททท.	ล้าน TEUs	ทางรถ	1.222	ทางราง	0.0032	ทางชายฝั่ง	0.205	ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs	ทางรถ	87.55%	8.939	ทางราง	5.71%	0.583	ทางชายฝั่ง	6.74%	0.661	<table><tr><th>ททท.</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>1.207</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>0.0034</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>0.220</td></tr></table> <table><tr><th>ทลจ.</th><th>สัดส่วน</th><th>ล้าน TEUs</th></tr><tr><td>ทางรถ</td><td>87.35%</td><td>10.033</td></tr><tr><td>ทางราง</td><td>5.81%</td><td>0.667</td></tr><tr><td>ทางชายฝั่ง</td><td>6.84%</td><td>0.786</td></tr></table>	ททท.	ล้าน TEUs	ทางรถ	1.207	ทางราง	0.0034	ทางชายฝั่ง	0.220	ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs	ทางรถ	87.35%	10.033	ทางราง	5.81%	0.667	ทางชายฝั่ง	6.84%
ททท.	ล้าน TEUs																																																															
ทางรถ	1.237																																																															
ทางราง	0.0030																																																															
ทางชายฝั่ง	0.190																																																															
ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs																																																														
ทางรถ	87.76%	7.964																																																														
ทางราง	5.61%	0.509																																																														
ทางชายฝั่ง	6.64%	0.602																																																														
ททท.	ล้าน TEUs																																																															
ทางรถ	1.222																																																															
ทางราง	0.0032																																																															
ทางชายฝั่ง	0.205																																																															
ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs																																																														
ทางรถ	87.55%	8.939																																																														
ทางราง	5.71%	0.583																																																														
ทางชายฝั่ง	6.74%	0.661																																																														
ททท.	ล้าน TEUs																																																															
ทางรถ	1.207																																																															
ทางราง	0.0034																																																															
ทางชายฝั่ง	0.220																																																															
ทลจ.	สัดส่วน	ล้าน TEUs																																																														
ทางรถ	87.35%	10.033																																																														
ทางราง	5.81%	0.667																																																														
ทางชายฝั่ง	6.84%	0.786																																																														
		7. อัตราการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำผ่านท่าของ ทลจ. - แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ (ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 10% จากปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง = 0.101 ล้าน ที.อี.ยู.)	- ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 11% จากปี 2567 (0.112 ล้าน ที.อี.ยู.)	- ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำเพิ่มขึ้น 12% จากปี 2570 (0.126 ล้าน ที.อี.ยู.)	ทลจ.	- แผนการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้สินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ																																																										

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2: รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคุม Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคุม Transshipment		
- รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดภายในประเทศ	2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารัฐกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	1. ส่วนแบ่งทางการตลาดของปริมาณตู้สินค้าผ่าน กทท. ไม่ต่ำกว่า 80% (เป้าหมายภายในปี 2570)			ททท./ทลด./ฟพต.	- โครงการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ - การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท. - การส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) - แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)
		2. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของ กทท. ระดับ 4.40 (เป้าหมายภายในปี 2570)			ฟพต.	- โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. - โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.
- สร้างผลตอบแทนของสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด	2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	3. อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) - ROA นอกเขตรั้ว ททท. = 5.87% (เป้าหมายภายในปี 2570) - ROA ทลด. = 9.60% (เป้าหมายภายในปี 2570)			ฟพต.ทลด.	- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์ - โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6
- สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่	2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน	4. จำนวนเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจในตลาดท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ = 3 ราย (เป้าหมายภายในปี 2570) 5. จำนวนงานวิจัย หรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้ = 3 จำนวน (เป้าหมายภายในปี 2570)		- XX ราย - XX จำนวน	ฟพต./ททท./ทลด.	- โครงการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ - โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์ - การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท.
		ตั้งเป้าเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2570 เป็นต้นไป - การดำเนินงานตามงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอด = XX งาน - อัตราการเติบโตของรายได้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือหรือธุรกิจใหม่ = XX %				
- ผลผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการลูกค้า	2.4 พัฒนาผลผลิตและบริการโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม	6. จำนวนกระบวนการที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า = 3 จำนวน (เป้าหมายภายในปี 2570)		- XX จำนวน - สามารถสร้างรายได้เพิ่มจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการลูกค้า = XX บาท	ฟพต.	- พัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงินการลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคู่ Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคู่ Transshipment		
- เป็นองค์กรที่มีความมั่นคง และมีการบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ	3.1 บริหารจัดการทางการเงิน การลงทุนเพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	1. กำไรเชิงเศรษฐกิจ (EP) เท่ากับ 4,281.82 ล้านบาท	4,308.52 ล้านบาท	4,336.38 ล้านบาท	ผ.ง.	ทุกโครงการภายใต้แผนวิสาหกิจ กทท.
		2. ความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณได้ 100%				การดำเนินงานเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของ กทท.
		3. การบริหารจัดการทางการเงิน การลงทุนเพื่อรองรับการดำเนินงานขององค์กร ได้ 3 กระบวนการ (เป้าหมายภายในปี 2570)			XX กระบวนการ	ผ.ง./ผ.ทส.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการเดิมที่รองรับ	
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคู่ Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคู่ Transshipment			
- การบรรลุสู่ Port 4.0 ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร	1. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร จำนวน 4 ระบบ		จำนวน XX ระบบ	ฝทส.	- พัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ - พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1 - โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS) พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน) - พัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท. - พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน (HRIS)	
	4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยี ดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	พัฒนา Platform Port 4.0 แล้วเสร็จ และสร้างความรู้ ความเข้าใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ส่งเสริมให้เกิดการใช้งาน Platform Port 4.0 อย่างต่อเนื่อง	เป็นส่วนหนึ่งในการลดต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศ และเกิดการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในการพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติงาน		จำนวน XX ระบบ	- พัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System
		2. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 3 ระบบ					
	4.1 & 4.2	3. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งานระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ค่าเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจจากผู้ใช้งานระบบมากกว่า 70% หมายเหตุ : ดำเนินการวัดระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งานระบบเทคโนโลยีดิจิทัล เมื่อติดตั้งระบบแล้วเสร็จ					
- ประยุกต์ใช้การจัดการความรู้และนวัตกรรมเพื่อจัดการท่าเรือให้เกิดความยั่งยืน	4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม	4. ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม กทท.			ฝก.	- แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม	
		- กทท. พัฒนา Sandbox เพื่อลดอุปสรรค และเพิ่มความคล่องตัวในการส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร (Sandbox)	- กทท. มีสารสนเทศที่จัดเก็บในระบบดิจิทัลขององค์กร สนับสนุนการนำสารสนเทศมาใช้ในการตอบสนองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก (Research and Data Intelligence Support Center)	- เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมของ กทท. (Maritime and Logistics Innovation Center)			

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคู่ Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคู่ Transshipment		
- บริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศธุรกิจยุคใหม่	5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)	1. รายได้ต่อพนักงาน (Revenue per Employee)				(จำนวนพนักงาน = 3,122 คน (ณ วันที่ 1/7/2565))
		4.984 ล้านบาทต่อคน	4.993 ล้านบาทต่อคน	5.002 ล้านบาทต่อคน		
		2. ความสำเร็จของการนำระบบ HRIS มาใช้			ฝบ.	- การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน
		- ความสำเร็จของการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน (HRIS)	- ความสำเร็จของการวิเคราะห์ข้อมูลด้านบุคคลเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร (HRBP)	- ความสำเร็จของการพัฒนากระบวนการทำงานด้านบุคคลเป็นดิจิทัลเต็มรูปแบบ		
		3. ความสำเร็จของการวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร			ฝบ.	- แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)
		- การวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร	- การวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนักงาน/แผนก)	- การวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) รายบุคคล		
		4. ความสำเร็จในการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร			ฝบ.	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.
		- ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร	- การทบทวนและพัฒนาโครงสร้างหน่วยงาน (ปี 2570)			
	5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)	5. ความสำเร็จของการพัฒนาทักษะตาม Skill Matching สายอาชีพ			ฝบ.	- โครงการ Training Roadmap
	5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง	6. ความสำเร็จในการสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร			ฝบ.	- แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
		- เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร	- ปลุกฝังให้บุคลากรมีจิตสำนึกในวัฒนธรรมองค์กร	- บุคลากรเกิดจิตสำนึกในวัฒนธรรมองค์กร และพร้อมร่วมใจในการทำงานสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้		

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาการอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด			ผู้รับผิดชอบ	แผนปฏิบัติการ
		Stage 1 : ปี 2565 – 2567 Top 3 Digital & Green Gateway Port in South East Asia รองรับ Transshipment	Stage 2 : ปี 2568 – 2570 Top 5 Digital & Green Gateway Port in Asia ควบคุม Transshipment	Stage 3 : ปี 2571 – 2573 Top 10 World Class Gateway Port in the World ควบคุม Transshipment		
- มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่ยั่งยืน ด้วยมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การดำเนินงาน CSR in Process ตามแนวทางมาตรฐาน ISO 26000			สบก.	- การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000
		1. ความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ การท่าเรือฯ				
		- พัฒนาโครงสร้างการดำเนินงานและองค์ประกอบพื้นฐานด้าน CSR in Process		- บริหารจัดการ กทท. ได้ครบถ้วนตามกรอบมาตรฐาน ISO 26000	ฝพต.	- การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือฯ - การพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community
		การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ การท่าเรือฯ				
		2. ความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ดำเนินการวัดในปีงบประมาณ 2566 2568 และ 2570 : ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ไม่น้อยกว่า 80%)				
		- พัฒนากลไกการดำเนินงานในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือฯ		- เสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือฯ			- สร้างความเชื่อมั่น การยอมรับ และความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว
ฝก.	- โครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain	การพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain				
		3. ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.				
		- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 4% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 7% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562) และมีเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากห่วงโซ่อุปทานที่เห็นชอบร่วมกันที่ xx%	- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. ลดลง 10% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562) และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากห่วงโซ่อุปทานลดลง xx%		
- ยกระดับมาตรฐานด้านการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	4. ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เพื่อตอบสนองมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ และแนวทาง SE-AM			สบก.	- โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ การท่าเรือฯ ตามมาตรฐานสากล

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน-ภายนอกองค์กร (SWOT Analysis) ในส่วนของจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ จุดแข็ง (Strength) และโอกาส (Opportunity) เพื่อกำหนดความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ นำไปสู่การกำหนดความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กรในปัจจุบันและที่จำเป็นในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

2.5 ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์

- 1) การพัฒนาท่าเรือให้สามารถเพิ่มปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ได้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต
- 2) การพัฒนาการท่าเรือฯ สู่ท่าเรือที่เป็น Green Port Supply Chain โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือทุ่นแรงสมัยใหม่มาใช้ เพื่อพัฒนาท่าเรือเป็น Smart Port 3.0, 4.0 และการพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการบริหารจัดการ ยกระดับมาตรฐานการบริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสังคมและสิ่งแวดล้อม
- 3) การพัฒนาการตลาดโดยเฉพาะ Digital Marketing รวมถึงการนำเสนอบริการและนวัตกรรมเพื่อทันต่อความต้องการและตอบสนองผู้ใช้บริการ เพื่อการเติบโตและรองรับการแข่งขันจากผู้ประกอบการเอกชนที่มีการขยายธุรกิจ และความร่วมมือกับพันธมิตรด้วย Platform/รูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง
- 4) การพัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มจากสินทรัพย์ และการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจและการพัฒนาตามแนวทางของท่าเรือชั้นนำหรือท่าเรือที่การท่าเรือฯ มีความร่วมมือ/ข้อตกลงฯ

2.6 ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

การมีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่เป็นผืนเดียวกันในทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบ และการมีพื้นที่หลังท่าที่ติดต่อกับ Hinterland อื่นหลายประเทศ รวมถึงการมีโครงข่ายการขนส่งที่ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ช่วยส่งเสริมการกระจายสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมต่อการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (Hinterland Connectivity)

2.7 ความสามารถพิเศษ (Core Competency)

- ❖ **ความสามารถพิเศษของการท่าเรือฯ ในปัจจุบัน**
 - ความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทางทะเลระหว่างประเทศเทียบท่ามาตรฐานสากล
- ❖ **ความสามารถพิเศษของการท่าเรือฯ ที่จำเป็นในอนาคต** เพื่อช่วยขับเคลื่อนให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุได้ตามแต่ละขั้นในตำแหน่งทางยุทธศาสตร์นั้น การท่าเรือฯ จึงควรพัฒนาความสามารถพิเศษที่จำเป็น ดังนี้
 - ความสามารถในการบริหารจัดการท่าเรือสมัยใหม่ เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือมาตรฐานระดับโลก (World Class Gateway Port)
 - ความสามารถในการบริหารงานขององค์กรในเชิงธุรกิจ ทั้งในส่วนของการดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุก / การเงิน การลงทุน / กฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับต่าง ๆ (Compliance) / และการพัฒนาด้านนวัตกรรม เพื่อรองรับการบริหารธุรกิจเดิมและธุรกิจรูปแบบใหม่ ที่สนับสนุนกิจการท่าเรือและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร
 - ความสามารถในการบริหารจัดการสินทรัพย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร

- ความสามารถในการใช้และพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Competency) มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการและการปฏิบัติงานให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และเท่าทันการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี (Digital Disruption) รวมถึงทักษะในการวิเคราะห์ข้อมูล (Big Data Analysis) เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการให้บริการได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน
- ความสามารถในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเชื่อมั่น การยอมรับและความร่วมมือในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

จากประเด็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ และความสามารถพิเศษขององค์กร นำไปสู่การกำหนดเป็นวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ เพื่อให้การท่าเรือฯ สามารถดำเนินการได้ตามกรอบเวลา เป้าหมาย และบรรลุตามวิสัยทัศน์ของแผนวิสาหกิจฯ ที่กำหนดไว้ ดังนี้

2.8 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- 2) รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- 3) เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงินการลงทุน ที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
- 4) ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
- 5) บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากลและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
- 6) สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

2.9 ยุทธศาสตร์ (Strategy) ที่ใช้ผลักดันให้บรรลุวิสัยทัศน์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือ

- กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
- กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- กลยุทธ์ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

- กลยุทธ์ 3.1 วางแผนและพัฒนการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

- กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร
- กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)

กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)

กลยุทธ์ 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

2.10 ความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

VISION

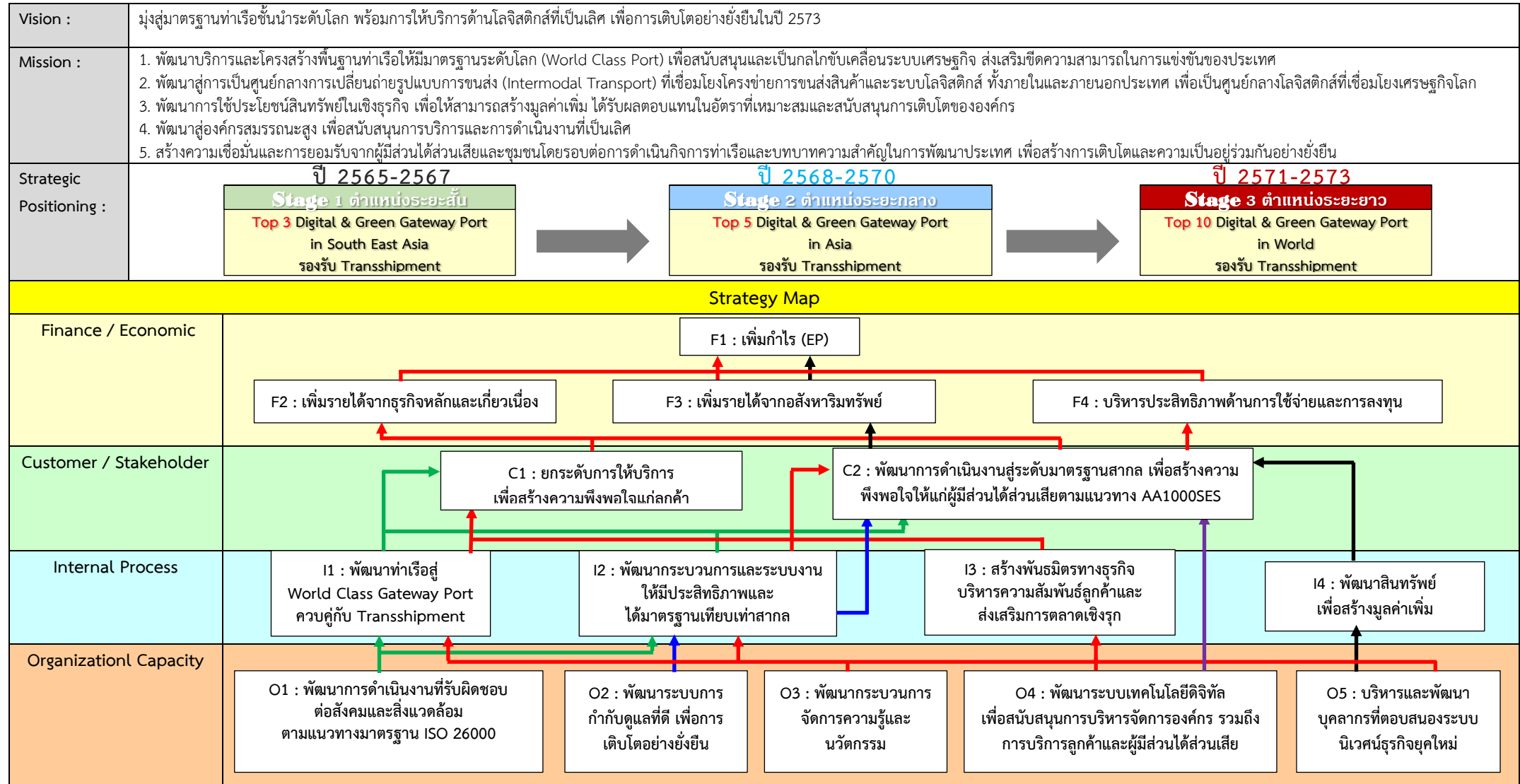
To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030
“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

คำนิยาม : **SMART PAT** : STANDARD, MASTERY, AGILITY, RESPONSIBILITY, TEAMWORK

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port		วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร			
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ		ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน			
เป้าประสงค์ : พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port กลยุทธ์ : 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)		เป้าประสงค์ : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด กลยุทธ์ : 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารัฐกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	เป้าประสงค์ : สร้างผลตอบแทนของสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด กลยุทธ์ : 2.2 พัฒนาลินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	เป้าประสงค์ : สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่ กลยุทธ์ : 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ : ผลิภัณฑ์และบริการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการลูกค้า กลยุทธ์ : 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน		วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม		วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง	
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน		ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม		ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ	
เป้าประสงค์ : เป็นองค์กรที่มีความมั่นคงและมีประสิทธิภาพทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ : 3.1 วางแผนและพัฒนการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ		เป้าประสงค์ : การบรรลุสู่ Port 4.0 ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล กลยุทธ์ : 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร กลยุทธ์ : 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เป้าประสงค์ : ประยุกต์ใช้การจัดการความรู้ และนวัตกรรมเพื่อจัดการท่าเรือให้เกิดความยั่งยืน กลยุทธ์ : 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม	เป้าประสงค์ : บริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศธุรกิจยุคใหม่ กลยุทธ์ : 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM) กลยุทธ์ : 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD) กลยุทธ์ : 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง	
				วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับ แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน	
				ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาคอร์ปอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	
				เป้าประสงค์ : มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่ยั่งยืนด้วยมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ : 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เป้าประสงค์ : ยกระดับมาตรฐานด้านการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ : 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

3. การแปลงแผนกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น นำไปสู่การขยายผลเพื่อกำหนดเป็นตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายขององค์กร และแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติที่ตอบสนองในแต่ละกลยุทธ์ เพื่อใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ภายใต้แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) และระบบ Balanced Scorecard (BSC) 4 มุมมอง ประกอบด้วย



Strategy Map		ตัวชี้วัด	เป้าหมาย (ภายในปีงบประมาณ 2570)	โครงการ
Finance / Economic		F1	1. กำไรเชิงเศรษฐศาสตร์	4,308.52 ล้านบาท
		F2	2. ปริมาณผู้ถือหุ้นผ่าน ทอ. รายปี เพื่อที่สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port	10,323 ล้าน T.E.U.
		F3	3. ROA → กองเรือฯ ทท. → ทอ.	5.87% 9.60%
		F4	4. ความสามารถในการเบิกจ่ายลงทุน	100%
Customer / Stakeholder		C1	5. ส่วนแบ่งทางการตลาดของปริมาณผู้สินค้าผ่าน ทท.	ไม่ต่ำกว่า 80%
		C2	7. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้งานระบบเทคโนโลยีดิจิทัล 8. ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ ทท.	ค่าเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจการใช้ระบบมากกว่า 70% ไม่น้อยกว่า 80%
Internal Process		I1 & I2	9. ระดับความลึกของน้ำทางเดินเรือ/หน้าท่าเทียบเรือ - ทท. - ทอ. Phase 1 - ทอ. Phase 2 - ทอ. Phase 3	-8.5/-8.5 MSL -16/-14 MSL -16/-16 MSL -18.5/-18.5 MSL
			10. ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)	สามารถดำเนินงานตามแผนงานได้ 100%
			11. Port Performance (ทท./ทอ.) - Crane Productivity - Berth Occupancy - Truck Turnaround Time	26.05 / 30.5 ตู้/ปี/วัน/ชม. 65-70% / 53-58% 31.10 / 20 นาที
			12. การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของท่าเรือตามมาตรฐานสากล	PSHEMS : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2 SPS Code : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากทางเจ้าท่าและได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ
			13. สัดส่วนปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลักท่า (ทท./ทอ.) - ทางบก - ทางราง - ทางสายฝั่ง	ทท. 1,227 M.TEU. / 8,939 M.TEU. (87.55%) 3,000 TEU. / 0,583 M.TEU. (5.71%) 0,200 M.TEU. / 0,688 M.TEU. (6.74%)
		I2	14. อัตราการเติบโตของปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	11% จากฐานปี 2567 (112,329 TEU)
		I3 & I4	16. จำนวนเรือช่วยและพันธมิตรทางธุรกิจในอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ	3 ราย
			17. จำนวนงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้	3 จำนวน
			18. จำนวนกระบวนการที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการตัดสินใจ	3 จำนวน
			19. ความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ ทท.	บริหารจัดการ ทท. ได้ครบถ้วนตามกรอบมาตรฐาน ISO 26000
			20. ความสำเร็จตามแผนบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ ทท.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO ₂ e) จากภาคดำเนินงานของ ทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 7% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)
Organization Capacity		O1	21. ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนกำกับดูแลที่ดีของ ทท.	เป็นองค์กรธรรมาภิบาลตามมาตรฐานสากล
		O2	22. ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของ ทท.	มีสารสนเทศที่จัดอยู่ในระดับดิจิทัลที่ต่อเนื่องกัน สนับสนุนการนำสารสนเทศมาใช้ในการตัดสินใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก
		O3	23. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร	สามารถพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กรสำเร็จ 4 ระบบ
		O4	24. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	สามารถพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำเร็จ 3 ระบบ
		O5	25. รายได้ต่อพนักงาน (Revenue per Employee)	4,993 ล้านบาท/คน (จำนวนพนักงาน = 3,122 คน (ณ วันที่ 1/7/2565))
			26. ความสำเร็จของการนำระบบ HRIS มาใช้	มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อการบริหารทรัพยากรบุคคลครบถ้วนความต้องการของผู้ใช้งาน
			27. ความสำเร็จของการวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร	บริหารจัดการอัตรากำลังเชิงวิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 80
			28. ความสำเร็จในการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร	โครงสร้างองค์กรสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์กับทิศทางที่กำหนดในนโยบาย
			29. ความสำเร็จของการพัฒนาทักษะตาม Skill Matching สายอาชีพ	ดำเนินการสำเร็จตามเป้าหมาย/แผนงานรายปี 100%
			30. ความสำเร็จในการสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร	พนักงานร้อยละ 60 ของพนักงานทั้งหมดปฏิบัติตาม ค่านิยมขององค์กร

- มุมมองด้านการเงิน เป้าหมายองค์กร หรือเชิงเศรษฐศาสตร์ (Finance/Economic) จำนวน 4 เป้าประสงค์ ได้แก่ เพิ่มกำไรทางเศรษฐศาสตร์ (EP) เพิ่มรายได้จากธุรกิจหลักและเกี่ยวเนื่อง เพิ่มรายได้จากอสังหาริมทรัพย์ และบริหารประสิทธิภาพด้านการใช้จ่ายและการลงทุน
- มุมมองด้านลูกค้าหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Customer/Stakeholder) จำนวน 2 เป้าประสงค์ ได้แก่ ยกระดับการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า และพัฒนาการดำเนินงานสู่ระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- มุมมองด้านกระบวนการระบบงานภายใน (Internal Process) จำนวน 4 เป้าประสงค์ ได้แก่ พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ควบคู่กับ Transshipment พัฒนาระบบการและระบบงานให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานเทียบเท่าสากล สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ บริหารความสัมพันธ์ลูกค้าและส่งเสริมการตลาดเชิงรุก และพัฒนาสินทรัพย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- มุมมองด้านสมรรถนะองค์กร (Organization Capacity) จำนวน 5 เป้าประสงค์ ได้แก่ พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามแนวทางมาตรฐาน ISO 26000 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบการจัดการความรู้และนวัตกรรม พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการองค์กร รวมถึงการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่

ตารางแสดงงบประมาณตามกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2570

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ	โครงการ/ แผนงาน (จำนวน)	งบประมาณ (ล้านบาท)					รวม	%	งบประมาณแยกตามสายงาน (ล้านบาท)			รวม
			ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570			ท่าเรือ กรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	สายงาน สนับสนุนฯ	
1	1.1	15	12,120.631	12,944.429	5,129.770	6,404.179	1,208.895	37,807.904	65.94	1,912.800	33,324.104	2,571.000	37,807.904
	1.2	1	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		16	12,120.631	12,944.429	5,129.770	6,404.179	1,208.895	37,807.904	65.94	1,912.800	33,324.104	2,572.000	37,807.904
2	2.1	6	33.500	8.500	8.500	8.500	8.500	67.500	0.12	25.000	-	37.500	62.500
	2.2	2	5.000	10.000	-	-	-	15.000	0.03	-	15.000	5.000	20.000
	2.3	1	19.000	24.000	3,173.000	5,456.000	4,782.010	13,454.010	23.47	-	-	13,454.010	13,454.010
	2.4	0	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		9	57.500	42.500	3,181.500	5,464.500	4,790.510	13,536.510	23.61	25.000	15.000	13,496.510	13,536.510
3	3.1	1	9.000	-	-	-	-	9.000	0.02	-	-	9.000	9.000
		1	9.000	0.000	0.000	0.000	0.000	9.000	0.02	0.000	0.000	9.000	9.000
4	4.1	4	265.958	65.500	36.090	9.500	-	377.048	0.66	-	-	377.048	377.048
	4.2	1	153.649	131.699	109.749	-	-	395.097	0.69	-	-	395.097	395.097
	4.3	1	1.300	2.300	3.800	3.800	3.800	15.000	0.03	-	-	15.000	15.000
		6	420.907	199.499	149.639	13.300	13.300	787.145	1.37	0.000	0.000	797.645	787.145
5	5.1	3	26.311	-	-	-	-	26.311	0.05	-	-	26.311	26.311
	5.2	1	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	0.00	-	-	2.500	2.500
	5.3	1	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	0.00	-	-	2.500	2.500
		5	27.311	1.000	1.000	1.000	1.000	31.311	0.05	0.000	0.000	31.311	31.311
6	6.1	4	116.789	281.960	1,048.850	1,022.280	2,692.275	5,162.154	9.00	-	-	5,162.154	5,162.154
	6.2	1	-	-	-	-	-	0.000	0.00	-	-	-	0.000
		5	116.789	281.960	1,048.850	1,022.280	2,692.275	5,162.154	9.00	0.000	0.000	5,162.154	5,162.154
	รวม	42	12,752.138	13,469.388	9,510.759	12,905.259	8,705.980	57,334.024	100.00	1,937.800	33,339.104	22,068.620	57,334.024
	%		22.24	23.49	16.59	22.51	15.18	100.00		3.38	58.15	38.49	100.00

ตารางความเชื่อมโยงวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมายหลัก (Key Goal) และแผนงาน/โครงการ

วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ		
					2566	2567	2568	2569	2570			
กำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Profit : EP)				ล้านบาท								
1.ยกระดับ ท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีด ความสามารถ ในการแข่งขัน ของท่าเรือ	เป้าประสงค์ : พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาระบบ การดำเนินงาน ท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	1. ปริมาณตู้สินค้ารวม ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง รายปี เพื่อให้สามารถ บรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port	ล้าน ที.อี.ยู.	8.824	9.177	9.544	9.926	10.323	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง - แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด - โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 1.1 ตัวชี้วัดที่ 3) - แผนการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้า ประเภทถ่ายลำ (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 1.2 ตัวชี้วัดที่ 7) - แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 2.1 ตัวชี้วัดที่ 8) - แผนส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท. (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 2.1 ตัวชี้วัดที่ 8)		
			2. ระดับความลึกร่องน้ำ ทางเดินเรือ (Fairway) และหน้าท่าเทียบเรือ	MSL (ต่ำกว่าระดับ น้ำทะเล ปานกลาง)								แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.
			➢ ท่าเรือกรุงเทพ		-8.5/-8.5	-8.5/-8.5	-8.5/-8.5	-8.5/-8.5	-8.5/-8.5	-8.5/-8.5		
			➢ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1		-16/-14	-16/-14	-16/-14	-16/-14	-16/-14	-16/-14		
			➢ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2		-16/-16	-16/-16	-16/-16	-16/-16	-16/-16			
			➢ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3				-18.5/-18.5	-18.5/-18.5	-18.5/-18.5			

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
			3. ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)	เปอร์เซ็นต์	100% (ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี)	100% (ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี)	100% (ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี)	100% (ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี)	100% (ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี)	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) 2. โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) 3. โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) 4. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 5. โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง 6. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง 7. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 8. โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง
			4. ประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ > <u>Crane Productivity</u> - ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง > <u>Berth Occupancy</u> - ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง > <u>ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้า</u> - ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง	ที.อี.ยู./ชั่วโมง เปอร์เซ็นต์ นาที/ตู้	26.05 30.50 65-70% 53-58% 31.17 21.00	26.05 30.50 65-70% 53-58% 31.15 20.50	26.05 30.50 65-70% 53-58% 31.13 20.00	26.05 30.50 65-70% 53-58% 31.10 20.00	26.05 30.50 65-70% 53-58% 31.10 20.00	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด • โครงการที่ 1-7 ภายใต้ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
			5. การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ➢ การดำเนินการตามมาตรฐาน ISPS Code ➢ การดำเนินการตามมาตรฐาน PSHEMS	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพ 2. แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 3. แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ 4. แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง
		เป้าประสงค์ : พัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนา การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)	6. สัดส่วน/ปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลังท่ารายปี ➢ ท่าเรือกรุงเทพ • ทางรถ • ทางราง • ทางชายฝั่ง ➢ ท่าเรือแหลมฉบัง • ทางรถ • ทางราง • ทางชายฝั่ง 7. อัตราการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	เปอร์เซ็นต์	1.242M.TEU. 3000 TEU. 0.185M.TEU. 87.76% (7.655 M.TEU.) 5.61% (0.489 M.TEU.) 6.64% (0.579 M.TEU.)	1.237M.TEU. 3000 TEU. 0.190M.TEU. 87.76% (7.965 M.TEU.) 5.61% (0.509 M.TEU.) 6.64% (0.602 M.TEU.)	1.232M.TEU. 3000 TEU. 0.195M.TEU. 87.55% (8.257 M.TEU.) 5.71% (0.539 M.TEU.) 6.74% (0.636 M.TEU.)	1.227M.TEU. 3000 TEU. 0.200M.TEU. 87.55% (8.592 M.TEU.) 5.71% (0.560 M.TEU.) 6.74% (0.661 M.TEU.)	1.227M.TEU. 3000 TEU. 0.200M.TEU. 87.55% (8.939M.TEU.) 5.71% (0.583 M.TEU.) 6.74% (0.688 M.TEU.)	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด 1. แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 1.1 ตัวชี้วัดที่ 1) 2. แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRT0) (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 2.1 ตัวชี้วัดที่ 8) 3. แผนส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท. (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 2.1 ตัวชี้วัดที่ 8)
				เปอร์เซ็นต์ (ล้าน ที.อี.ยู.)	10% จากสถิติเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง ปีงบฯ 60-64 (0.101 M.TEU.)	11% จากฐานปี 2567 (0.112 M.TEU.)				แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง • แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
2. รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่ม จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด	8. ส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณตู้สินค้าผ่าน กทท.	เปอร์เซ็นต์	ไม่ต่ำกว่า 80%	ไม่ต่ำกว่า 80%	ไม่ต่ำกว่า 80%	ไม่ต่ำกว่า 80%	ไม่ต่ำกว่า 80%	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด 1. โครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ 2. แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account) 3. แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) 4. การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.
		กลยุทธ์ที่ 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	9. ความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้ให้บริการของ กทท.	ระดับ (สูงสุดระดับ 5)	4.00	4.10	4.20	4.30	4.40	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท. 2. โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.
		เป้าประสงค์ : สร้างผลตอบแทนของสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด	10. อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) - ROA นอกเขตรั่วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ - ROA ท่าเรือแหลมฉบัง	เปอร์เซ็นต์	4.44%	5.47%	5.62%	5.87%	5.87%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์ 2. โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โชนที่ 6
		กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม			17.06%	15.56%	10.43%	9.60%	9.60%	
		เป้าประสงค์ : สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่	11. จำนวนเรือเข้าและพันธมิตรทางธุรกิจในอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ	จำนวน		1 เครื่องเข้า/พันธมิตร		1 เครื่องเข้า/พันธมิตร		แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. 2. โครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ
		กลยุทธ์ที่ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและเติบโตได้อย่างยั่งยืน	12. จำนวนงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้	จำนวน		1 งานวิจัย/ธุรกิจ		1 งานวิจัย/ธุรกิจ		แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด 1. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์ 2. โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โชนที่ 6 (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 2.2 ตัวชี้วัดที่ 10)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
		เป้าประสงค์ : ผลิตภัณฑ์และบริการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการลูกค้า กลยุทธ์ที่ 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	13. จำนวนกระบวนการที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า	จำนวน	1 กระบวนการ	1 กระบวนการ		1 กระบวนการ		แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด ● โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 4.2 ตัวชี้วัดที่ 18)
3. เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงินการลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน	เป้าประสงค์ : เป็นองค์กรที่มีความมั่นคงและมีการบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ที่ 3.1 วางแผนและพัฒนากิจการการเงินการลงทุนเพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	14. กำไรเชิงเศรษฐกิจ	ล้านบาท	4,207.07	4,281.82	4,290.77	4,299.64	4,308.52	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด ● ทุกโครงการภายใต้แผนวิสาหกิจ กทท.
			15. ความสามารถในการเบิกจ่ายงบลงทุน	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด ● การดำเนินงานเร่งรัดการเบิกจ่ายงบลงทุนของ กทท.
			16. ระดับความสำเร็จในการบริหารจัดการทางการเงิน การลงทุน เพื่อรองรับการดำเนินงานขององค์กร	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● โครงการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
4. ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	เป้าประสงค์ : การบรรลุสู่ Port 4.0 ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	17. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. โครงการพัฒนาระบบประตูดัดไม้ติงของท่าเรือกรุงเทพ 2. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1 3. โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
		กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร								แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน (ติดตามผลการดำเนินงานในกลยุทธ์ที่ 5.1 ตัวชี้วัดที่ 22)
		เป้าประสงค์ : การบรรลุสู่ Port 4.0 ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	18. ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System
		กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	19. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการงานระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของ กทท.	เปอร์เซ็นต์	ระดับความพึงพอใจมากกว่า 70%					แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจภายหลังการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลต่าง ๆ มาปรับใช้
		เป้าประสงค์ : ประยุกต์ใช้การจัดการความรู้ และนวัตกรรมเพื่อจัดการท่าเรือให้เกิดความยั่งยืน	20. ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม กทท.	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม
		กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนา นวัตกรรม								

วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
5. บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากลและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ		21. รายได้ต่อพนักงาน (Revenue per Employee)	ล้านบาท	4.981	4.984	4.987	4.990	4.993	แผนงาน/โครงการที่สนับสนุนตัวชี้วัด - ทุกโครงการที่สามารถสร้างรายได้ (จำนวนพนักงาน = 3,122 คน (ณ วันที่ 1/7/2565))
		เป้าประสงค์ : บริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่	22. ความสำเร็จของการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน (HRIS)	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน
		กลยุทธ์ที่ 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)	23. ความสำเร็จของการวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● แผนบริหารจัดการอัตราากำลัง (Manpower Management)
			24. ความสำเร็จในการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.
		เป้าประสงค์ : บริหารและพัฒนาบุคลากรที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่	25. ความสำเร็จของการพัฒนาทักษะตาม Skill Matching สายอาชีพ	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● โครงการ Training Roadmap
		กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)								

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
		เป้าประสงค์ : บริหารและพัฒนาศักยภาพที่ตอบสนองระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่ กลยุทธ์ที่ 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง	26. ความสำเร็จในการสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	<u>แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง</u> ● แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
6. สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 6: พัฒนางานอย่างมีส่วนร่วมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	เป้าประสงค์ : มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่ยั่งยืนด้วยมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	27. ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. (ตามแนวทาง ISO 26000)	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	<u>แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง</u> ● การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000

วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ 5)					แผนงาน/โครงการ รองรับที่สำคัญ
					2566	2567	2568	2569	2570	
			28. ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. / ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	เปอร์เซ็นต์	100% (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับความพึงพอใจไม่น้อยกว่า 80%)	100%	100% (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับความพึงพอใจไม่น้อยกว่า 80%)	100%	100% (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับความพึงพอใจไม่น้อยกว่า 80%)	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง 1. การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. 2. โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community
			29. ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.	เปอร์เซ็นต์	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 2% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 4% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 5% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 6% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 7% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● โครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain
		เป้าประสงค์ : ยกระดับมาตรฐานด้านการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	30. ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เพื่อตอบสนองมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศและแนวทาง SE-AM	เปอร์เซ็นต์	100%	100%	100%	100%	100%	แผนงาน/โครงการที่ตอบสนองตัวชี้วัดโดยตรง ● พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล

4. รายละเอียดแผนปฏิบัติการของ กทท.

แผนปฏิบัติการของ กทท. เป็นแผนที่กำหนดรายละเอียดการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2566-2567 ซึ่งสอดคล้องกับแผนงาน/โครงการ ที่ต้องดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 โดยมีจำนวนแผนปฏิบัติการ กทท. ประจำปีงบประมาณ 2566-2567 ทั้งสิ้นจำนวน 52 รายการ รวมเป็นวงเงินงบประมาณจำนวน 26,221.526 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ ดังนี้

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)			หน้า
			ปี 2566	ปี 2567	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ						
1	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	ท่าเรือกรุงเทพ	51.500	32.500	84.000	4-6
2	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	ท่าเรือกรุงเทพ	25.200	16.800	42.000	4-11
3	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1)	ท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓	-	4-16
4	แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	0.900	0.900	1.800	4-20
5	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	0.500	0.500	1.000	4-23
6	จ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	ท่าเรือแหลมฉบัง	124.980	170.000	294.980	4-27
7	โครงการติดตั้งกล้อง CCTV ที่ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (QGC 001) และปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (MHC01) (ท่าเทียบเรือ A)	ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	6.000	6.000	4-31

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)			หน้า
			ปี 2566	ปี 2567	รวม	
8	แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	0.300	0.300	0.600	4-34
9	แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา	ท่าเรือแหลมฉบัง	25.500	✓	25.500	4-37
10	โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	297.738		297.738	4-46
11	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ท่าเรือแหลมฉบัง	10,662.070	11,478.130	22,140.200	4-49
12	งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ E0)	ท่าเรือแหลมฉบัง		5.000	5.000	4-55
13	โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	259.849	275.408	535.257	4-58
14	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	575.994	727.777	1,303.771	4-64
15	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	0.500	0.500	1.000	4-69
16	โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.	ฝ่ายการร่องน้ำ	95.600	95.100	190.700	4-73
17	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	สำนักท่าเรือภูมิภาค	✓	135.514	135.514	4-77
18	แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ	ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓	-	4-85
รวมงบประมาณในกลยุทธ์ที่ 1			12,120.631	12,944.429	25,065.060	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)			หน้า
			ปี 2566	ปี 2567	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน						
19	โครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	25.000	✓	25.000	4-87
20	แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	1.000	1.000	2.000	4-91
21	แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	0.300	0.300	0.600	4-93
22	การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	0.200	0.200	0.400	4-95
23	โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	7.000	7.000	14.000	4-99
24	โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	✓	✓	0.000	4-103
25	โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6	ท่าเรือแหลมฉบัง		10.000	10.000	4-108
26	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชน มาเช่าใช้ประโยชน์	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	5.000	✓	5.000	4-110
27	การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจ และการตลาด	19.000	24.000	43.000	4-115
รวมงบประมาณในกลยุทธ์ที่ 2			57.500	42.500	100.000	
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน						
28	โครงการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาบูรณาการการเงินและบัญชีด้วย ระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ	ฝ่ายการเงินและบัญชี	9.000	✓	9.000	4-123
รวมงบประมาณในกลยุทธ์ที่ 3			9.000	0.000	9.000	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)			หน้า
			ปี 2566	ปี 2567	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม						
29	โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	223.737		223.737	4-126
30	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	2.921		2.921	4-130
31	โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS) พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน)	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	39.300	65.500	104.800	4-134
32	โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓	✓	0.000	4-138
33	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	153.649	131.699	285.348	4-141
34	แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	1.300	2.300	3.600	4-145
รวมงบประมาณในกลุ่มยุทธที่ 4			420.907	199.499	620.406	
ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการงานทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ						
35	การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	26.311	✓	26.311	4-151
36	แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	0.000	4-157
37	การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	0.000	4-160
38	โครงการ Training Roadmap	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	0.500	0.500	1.000	4-163
39	แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	0.500	0.500	1.000	4-167
รวมงบประมาณในกลุ่มยุทธที่ 5			27.311	1.000	28.311	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)			หน้า
			ปี 2566	ปี 2567	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน						
40	แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน	สำนักบรรษัทภิบาล	22.000	22.000	44.000	4-170
41	แผนงานการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท.	สำนักบรรษัทภิบาล	✓	✓	0.000	4-174
42	การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ กทท. ระยะที่ 3	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	0.400	0.400	0.800	4-177
43	ซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตันแบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)	ท่าเรือกรุงเทพ	64.130	67.330	131.460	4-181
44	การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเรือลากจูงและ ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	ท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓	0.000	4-184
45	โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	สำนักท่าเรือภูมิภาค	✓	✓	0.000	4-187
46	โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง	สำนักท่าเรือภูมิภาค	1.000	1.000	2.000	4-191
47	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร		✓	0.000	4-195
48	โครงการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement)	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร		✓	0.000	4-198
49	โครงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	✓		0.000	4-201
50	โครงการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	✓	✓	0.000	4-204
51	โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	29.259	191.230	220.489	4-208
52	โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล	สำนักบรรษัทภิบาล	✓	✓	0.000	4-213
รวมงบประมาณในกลยุทธ์ที่ 6			116.789	281.960	398.749	
รวม 52 รายการ			12,752.138	13,469.388	26,221.526	

หมายเหตุ : เครื่องหมาย ✓ คือมีการดำเนินงาน แต่ไม่ใช้งบประมาณ

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือโท ภูมิ แสงคำ (ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะพบว่าระบบโครงสร้างพื้นฐานโรงพักสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในพื้นที่เขื่อนฝั่งตะวันตกได้ถูกออกแบบไว้สำหรับการให้บริการบรรทุกขนถ่ายกับสินค้าประเภททั่วไป (Conventional Cargoes) ไม่สอดคล้องกับยุคสมัยในปัจจุบันที่สินค้าส่วนใหญ่จะถูกบรรจุมาในรูปแบบของตู้สินค้า (Containerization) โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ทกท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมและได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ทกท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ทกท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ทกท. ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนระบบ Multimodal หรือการ Shift Mode ทั้งระบบทางถนน ทางราง และทางน้ำซึ่งทำให้อัตราต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของระบบการขนส่งสินค้าอีกด้วย โดยลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่น หรือรูปแบบการขนส่งอื่นๆ โดยในส่วนของ ทกท. เอง ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วนของพนักงานปัจจุบันและพนักงานบ้านานจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบันท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม และได้มาตรฐานสากล (Clean & Green port) ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือ พัฒนาศักยภาพและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ในยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ โดยมีเป้าประสงค์คือการพัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ซึ่งมีกลยุทธ์ที่จะทำให้ประสบความสำเร็จคือ กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port รวมทั้งช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนางค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	ดังนั้นเพื่อให้วิสัยทัศน์ของ ททท. สำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ รวมทั้งสามารถดำรงขีดความสามารถในการให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ททท. จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการโครงการเพื่อพัฒนา ททท. ฝั่งตะวันตกให้มีการใช้งานพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด (สอดคล้องกับโครงการ Smart city ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ปฏิบัติงานของ ททท. ฝั่งตะวันตกลดลง) โดยการนำเอาเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับท่าเรือมาประยุกต์ใช้ในการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รับมอบ ส่งมอบตู้สินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการให้บริการ ในรูปแบบการใช้งานระบบกึ่งอัตโนมัติที่ท่าเรือ เพื่อทดแทนระบบปฏิบัติการที่มีอยู่เดิม สอดคล้องกับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล ผ่านนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัย และนโยบายขององค์กรตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ ททท. สามารถบริหารจัดการพื้นที่และทรัพยากรทั้งหมดที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากกระยะทางวิ่งที่สั้นลง และสามารถที่จะวางแผนกำหนดรูปแบบการดำเนินกิจกรรมตลอดจนการให้บริการต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยให้สามารถบริหารจัดการงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานได้ดี รวมทั้งช่วยให้มีรูปแบบการดำเนินงานและการให้บริการใหม่ๆ ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน อันจะส่งผลให้ ททท. มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถดำรงบทบาทสำคัญในการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ ททท. จึงได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ และการออกแบบเบื้องต้นของท่าเรือฝั่งตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพ สำหรับทำการปรับปรุงให้เป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเต็มรูปแบบ เพื่อพิจารณาถึงมูลค่าการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลตอบแทนจากการลงทุนด้านวิศวกรรม รวมถึงผลกระทบด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาในอนาคต การพัฒนา ททท. สำหรับโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้าทางฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) โดยมีแนวความคิดให้เป็น Smart Port ให้มีการนำเอาระบบ Semi-Automated Operation ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทุนแรงได้อย่างเต็มที่ สามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากกระยะทางวิ่งที่สั้นลง นอกจากนั้น ยังเป็นการลดปริมาณรถขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าสู่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงานของ ททท. ในอนาคตได้อีกด้วย โดยโครงการดังกล่าวจะเป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของ ททท. ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า อีกทั้งยังเป็นการรักษาลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ๆ รวมทั้งสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจระดับสูงให้แก่ลูกค้าในอนาคต
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกให้ได้รับผลตอบแทนต่อพื้นที่สูงขึ้น ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ ททท. ในอนาคต
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure) - ตัวชี้วัดที่ 4 ประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ (Crane Productivity / Berth Occupancy / ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้า)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การพัฒนาท่าเรือกึ่งอัตโนมัติจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ ทั้งในส่วนในพื้นที่หน้าท่าและพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าให้เกิดประสิทธิภาพ สามารถใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทุนแรงได้อย่างเต็มที่ ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากกระยะทางวิ่งที่สั้นลง นอกจากนั้น ยังเป็นการลดปริมาณรถขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าสู่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงานของ ททท. ในอนาคต

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกจะมีความยาวหน้าท่าประมาณ 635 เมตร ซึ่งสามารถเทียบเรือแบบ Linear ได้สูงสุด 3 ลำพร้อมกัน ท่าเรือติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Ship-to-Shore Crane: STS) และการพัฒนาลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ โดยการใช้เครนเรียงซ้อนอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มความสามารถในการกองเก็บตู้สินค้า โดย ทกท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการโครงการ โดยมีทางเลือกในการบริหารโครงการ ทั้งการดำเนินการเอง/Outsource/ในกรณีที่ ทกท. ไม่มีงบประมาณ เพื่อดำเนินการก่อสร้างเพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายองค์กรด้านการลงทุน อาจพิจารณาดำเนินการโดยใช้วิธี PPP ซึ่งในช่วงก่อนจะเริ่มดำเนินโครงการ ทกท. จะดำเนินการเตรียมพื้นที่ อาทิ การรื้อย้ายคลังสินค้าเตรียมพื้นที่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาเครื่องมือทุนแรงที่จำเป็นเพิ่มเติม ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีเป้าหมาย คือ รักษาฐานลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ที่เคยไปใช้บริการท่าเรือเอกชน รวมถึงลูกค้าที่เคยใช้ ICD ลาดกระบัง แต่มีสภาพแออัด ไม่สะดวก เพิ่มพื้นที่รองรับปริมาณตู้สินค้าให้เพียงพอต่อการเติบโตของความต้องการสินค้าและการขยายตัวของ ทกท. และปริมาณพลในอนาคต
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งานจ้างที่ปรึกษา (งบทำการ) 86.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 51.500 ล้านบาท ,ปีงบประมาณ 2567 = 32.500 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567= 2.000 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	- ปีงบประมาณ 2566 : ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) แล้วเสร็จ 75% : รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จ 40% - ปีงบประมาณ 2567 : จัดทำแบบรายละเอียด (Detail Design) และเอกสารประกวดราคาเรียบร้อยแล้วเสร็จ : จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1.การจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้าง โครงการ	C4	A3	C4 x A3 ปานกลาง	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
2.การจราจรติดขัดภายหลังการก่อสร้าง โครงการ	C2	A3	C2 x A3 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
3. การวางแผนการปฏิบัติงานของ พนักงานไม่คล่องตัว	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผนการปฏิบัติร่วมกับพนักงานใน ระหว่างการจัดทำ Detailed Design	รวมอยู่ใน ค่าออกแบบรายละเอียด 106.668 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
4. ชุมชนเกิดการต่อต้าน ไม่ให้ความร่วมมือ	C1	R2	C1 x R2 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x R1 ต่ำ
5.การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องใน การให้บริการของ ทกท.	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและพิจารณาด้าน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องในระหว่างการจัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ขออนุมัติงบประมาณออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA														-	ท่าเรือกรุงเทพ
2	จ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)														49.500	
	2.1 ขออนุมัติดำเนินการและจัดซื้อจัดจ้างและทำสัญญา															
	2.2 ดำเนินการตามสัญญาได้ 75%															
3	จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)														2.000	
	3.1 ตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน															
	3.2 กำหนดขอบเขตของงาน															
	3.3 ขออนุมัติดำเนินการและจัดซื้อจัดจ้างและทำสัญญา															
	3.4 ดำเนินการตามสัญญาได้ 40%															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)														16.500	ท่าเรือกรุงเทพ
	- ดำเนินการตามสัญญาได้ 100%															
2	จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)														16.000	
	- ดำเนินการตามสัญญาได้ 100%															

ผู้จัดทำแผน : เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณการ

ตำแหน่ง : นายช่างกล ท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ ททท.

ท่าเรือกรุงเทพ
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ททท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือโท ภูมิ แสงคำ (ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือกรุงเทพ (ททท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ททท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมและได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการสินค้า และตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ททท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ททท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs และ e-Commerce จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ททท. รวมทั้งกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder), Custom Broker, Transporter ฯลฯ ที่ยังมีความต้องการในการใช้บริการ ททท. อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนระบบ Multimodal หรือการ Shift Mode ทั้งระบบทางถนน ทางราง และทางน้ำ ซึ่งส่งผลให้สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของระบบการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ และภาพรวมของประเทศได้อีกด้วย โดยลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่น หรือรูปแบบการขนส่งอื่นๆ โดยในส่วนของ ททท. เองนั้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วนของพนักงานปัจจุบันและพนักงานบำนาญจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (Clean & Green port) ดังนั้น ททท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ในยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ โดยมีเป้าประสงค์คือ การพัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ซึ่งมีกลยุทธ์ที่จะทำให้ประสบความสำเร็จคือ กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port โดย ททท. มีความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ สามารถรองรับการใช้ประโยชน์และต่อยอดทางธุรกิจ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของพื้นที่ดังกล่าวได้ อาทิ Logistics Hub, Distribution Center, Free Zone, Smart Port City และท่าเรือท่องเที่ยว

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	ในการศึกษาออกแบบจะดำเนินการควบคู่กับการออกแบบท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ โดยคาดว่าจะพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ขนาดใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ส่งผลทำให้ค่าขนส่งสินค้าลดลง อันจะเป็นผลดีกับผู้ใช้บริการซึ่งจะส่งผลให้การบริหารจัดการรถขนส่งสินค้า และการให้บริการลูกค้าของ ทกท. เป็นระบบมากขึ้น สามารถจัดระเบียบรถขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้าออกในเขต ทกท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการให้บริการของลูกค้ากลุ่ม e-Commerce ซึ่งอยู่ใกล้แหล่งผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอีกด้วย
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อให้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกได้รับผลตอบแทนต่อพื้นที่สูงขึ้น โดยการพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยแต่ละโครงการมีประโยชน์ ดังนี้ - Free Zone ที่จะให้มีพื้นที่สำหรับการแยกกระจายสินค้าและการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร - คลังสินค้า Distribution Center จะช่วยให้การบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพและทันสมัยมากขึ้น จะมีพื้นที่สำหรับแยกกระจายสินค้า ทั้งเข้าเก็บในคลังสินค้า (LCL/CFS) หรือการขนส่งหน้าตู้ (LCL/DD) รวมทั้งการบรรจุตู้สินค้าขาออก สามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบทั้งทางราง ทางถนน และเรือชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพไร้รอยต่อ - พื้นที่เชื่อมต่อลานบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area) จะทำให้ ทกท. สามารถจัดการรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ ณ ทกท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถที่จะบริหารตารางเวลาในการเข้ารับสินค้า ลดระยะเวลาการรอคอยตู้สินค้าที่ได้จองคิวผ่านระบบบริหารจัดการ รวมทั้งเชื่อมต่อกับทางด่วน S1 ด้วย
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure) - ตัวชี้วัดที่ 4 ประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ (Crane Productivity / Berth Occupancy / ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้า)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการใช้บริการที่ครบวงจรมากยิ่งขึ้น ประกอบกับทำให้รูปแบบการบริหารจัดการและการบริการของ ทกท. เป็นระบบมากขึ้น เนื่องจากสามารถจัดระเบียบรถขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้าออกในเขต ทกท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการให้บริการของลูกค้ากลุ่ม e-Commerce ซึ่งอยู่ใกล้แหล่งผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	พัฒนาพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากร ทกท. ที่เหลืออยู่ (บริเวณ กปส. 3 ลาน 45 ไร่ โรงพักสินค้าต่างๆ) จากการพัฒนาโครงการ Smart city ของ กทท. ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ปฏิบัติงานของ ทกท. ฝั่งตะวันตกลดลง โดยดำเนินการเป็นศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ในรูปแบบธุรกิจที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น ศูนย์กระจายสินค้า ทกท. (Distribution Center) คลังสินค้าขาเข้าขาออก (Imported – Exported Warehouse) เขตปลอดภาษี (Free Zone) ศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งระบบราง ทางถนน และทางน้ำ (Multimodal Transport) ลานบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area) พื้นที่ประตูอัตโนมัติ (Automatic Gate) พื้นที่ปฏิบัติการสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าต่างๆ

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ การออกแบบเบื้องต้น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีทางเลือกในการบริหารโครงการ ทั้งการดำเนินการเอง/ Outsource พนักงาน หรือการให้เอกชนเช่าใช้พื้นที่ ฯลฯ เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายองค์กรด้านการลงทุน ส่วนในพื้นที่ที่ ทกท. ดำเนินการเองนั้น จะเป็นธุรกิจที่มีผลตอบแทนการลงทุนที่ดี โดยมีเป้าหมาย คือ ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า ขยายการให้บริการคลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการลูกค้าเดิม คือ ผู้ใช้บริการคลังสินค้าสำหรับแยกกระจายสินค้าประเภท LCL รวมถึงผู้ให้บริการขนส่งและลูกค้ารายใหม่ เช่น กลุ่ม SMEs กลุ่ม e-Commerce หรือกลุ่มลูกค้า Free Zone รวมทั้งลดขั้นตอนการให้บริการของ ทกท. ให้มีระบบในการจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า สามารถบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ลูกค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งานจ้างที่ปรึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม 42.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 – 25.200 ล้านบาท , ปีงบประมาณ 2567 – 16.800 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	- ปีงบประมาณ 2566 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + FS) แล้วเสร็จ 75% - ปีงบประมาณ 2567 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + FS) แล้วเสร็จ 100% และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร ทกท

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลัง การจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้าง โครงการ	C4	A3	C4 x A3 ปานกลาง	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	C1 x A2 ต่ำ
2. การจราจรติดขัดภายหลังการ ก่อสร้างโครงการ	C2	A3	C2 x A3 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	C1 x A2 ต่ำ
3. การวางแผนการปฏิบัติงานของ พนักงานไม่คล่องตัว	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผนการปฏิบัติร่วมกับ พนักงานในระหว่างการจัดทำ Detailed Design	รวมอยู่ในค่าออกแบบรายละเอียด 106.668 ล้านบาท	C1 x A2 ต่ำ
4. ชุมชนเกิดการต่อต้าน ไม่ให้ความ ร่วมมือ	C1	R2	C1 x R2 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	C1 x R1 ต่ำ
5. การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องในการให้บริการของ ทกท.	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและพิจารณาด้าน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องในระหว่าง การจัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ขออนุมัติดำเนินการและจัดซื้อจัดจ้าง และทำสัญญา														25.200	ท่าเรือกรุงเทพ
2	ดำเนินการตามสัญญาได้ 75%															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการตามสัญญาได้ 100%														16.800	ท่าเรือกรุงเทพ
2	นำผลการศึกษาเสนอผู้บริหาร ทกท. และคณะกรรมการ ทกท.															
3	ขออนุมัติงบประมาณออกแบบ รายละเอียด (Detail Design)															

ผู้จัดทำแผน: เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณกร

ตำแหน่ง : นายช่างกล ท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือโท ภูมิ แสงคำ (ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะพบว่าระบบโครงสร้างพื้นฐาน โรงพักสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในพื้นที่เขื่อนฝั่งตะวันตกได้ถูกออกแบบไว้สำหรับการให้บริการบรรทุกขนถ่ายกับสินค้าประเภททั่วไป (Conventional Cargoes) ไม่สอดคล้องกับยุคสมัยในปัจจุบันที่สินค้าส่วนใหญ่จะถูกบรรจุมาในรูปแบบของตู้สินค้า (Containerization) โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ทกท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรัฐศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสม และได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ทกท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ทกท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ทกท. ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนการ Shift Mode ระบบการขนส่งสินค้าอีกด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่นๆ โดยในส่วนของ ทกท. เองนั้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากร ทั้งในส่วนของพนักงานปัจจุบันและพนักงานบำนาญจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ในยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ โดยมีเป้าประสงค์คือการพัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ซึ่งมีกลยุทธ์ที่จะทำให้ประสบความสำเร็จคือ กลยุทธ์ที่ 1 :พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port รวมทั้งช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาการอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain อย่างไรก็ตาม การพัฒนาต่างๆ ของ ทกท. จำเป็นที่จะต้องพิจารณาผลกระทบในด้านเศรษฐกิจสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านผลกระทบทางด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งหลายฝ่ายอาจมองว่า ทกท. เป็นต้นเหตุที่ทำให้รถติดในเขตเมืองหลวงและเกิดมลพิษทางอากาศ

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	ดังนั้น ททท. จึงได้มีแนวทางในการลดผลกระทบทางด้านการจราจรของ ททท. กับระบบเส้นทางสัญจรทางราบ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ ททท. เข้ากับทางพิเศษบางนา-อานนท์ (S1) เพื่อให้รถบรรทุกสินค้าสามารถระบายออกสู่เส้นทางพิเศษอื่นๆ โดยรอบได้อย่างรวดเร็ว โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการจะเชื่อมโยงกับการปรับปรุงระบบประตูเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพให้มีจำนวนประตูเพียงพอสำหรับรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการ การร่นระยะประตูเข้า-ออกเพื่อให้มีระยะแถวคอยเพียงพอกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อผ่านประตู ซึ่งจะช่วยให้ลดผลกระทบด้านการจราจร จากแถวคอยทั้งพื้นที่ภายในและภายนอก ททท. โดยจะมีจุดเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) เพื่อประโยชน์ในการระบายรถบรรทุกขาออกที่มุ่งหน้าออกไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกและรถบรรทุกขาเข้าที่มายัง ททท. โครงการนี้จะลดผลกระทบของการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดการลดมลพิษทางอากาศ รวมทั้งลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุก อันจะเป็นการยกระดับความสุขของประชาชนทั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ เส้นทางเชื่อมต่อจะต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนา ททท. ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตก
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure) - ตัวชี้วัดที่ 4 ประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ (Crane Productivity / Berth Occupancy / ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้า)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพในการบริหารจัดการรถบรรทุก รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุก ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนเป็นการลดผลกระทบการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ดังนี้ - ลดผลกระทบของการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ส่งผลให้มลพิษทางอากาศลดลง - ลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุกที่จะผ่านเข้า-ออก ททท. - เพิ่มประสิทธิภาพของ ททท. เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) 2. สำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) 3. ศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด 4. ศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) บริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าวทั้งในระยะสั้นและระยะยาว 5. ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Detail Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ขออนุมัติรายงาน EIA														-	กทท./กทพ.
2.	หารือสัดส่วนการลงทุน กทท. ร่วม กทพ. และทำ MOU														-	กทท./กทพ.
3.	ขออนุมัติงบประมาณก่อสร้าง															ฝพต.
4.	นำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติโครงการ															กทพ.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	นำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติโครงการ															กทพ
2.	คัดเลือกผู้ให้บริการควบคุมงาน ก่อสร้าง															กทพ

ผู้จัดทำแผน : เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณกร
ตำแหน่ง : นายช่างกล ท่าเรือกรุงเทพ
โทร. : 5808

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือกรุงเทพ
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนการดำเนินงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ท่าเรือกรุงเทพ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายโสพันธุ์ มณีโชติ (ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้แทนของหน่วยไทยเข้าร่วมประชุมกับ IMO จากนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 39/2547 เรื่องประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยให้เรือและท่าเรือภายใต้ข้อบังคับต้องจัดทำรายงานการประเมินการรักษาความปลอดภัยและจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ทกท. เป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวออกอยู่เป็นประจำ ซึ่งต้องปฏิบัติตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO รวมทั้งข้อกำหนดของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) โดยให้ท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือที่เดินทางระหว่างประเทศต้องมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับรองจากรัฐบาลและมีการปฏิบัติตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งท่าเรือปลายทางที่จะได้รับความปลอดภัย
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	ผ่านการตรวจประจำปีจากกรมเจ้าท่า
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 5 การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กิจการและกิจกรรมของการปฏิบัติงาน รวมถึงผู้ที่ปฏิบัติงานในท่าเรือนั้นได้รับความปลอดภัยมากขึ้น และถือเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าได้ด้วย
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. สืบหาผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พนักงาน ทกท. หน่วยงานราชการ ผู้ให้บริการในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับของ กทท. อย่างเคร่งครัด 2. อบรมให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ทกท. เรื่องรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code 3. ออกตรวจสอบ ตรวจตราพนักงาน รปภ. บริษัทเอกชน ให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 4. ตรวจสอบผลการดำเนินงานของบริษัทเอกชนที่ผ่านมา ให้ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามสัญญาอย่างเคร่งครัด 5. ทำการฝึกซ้อมแผนสถานการณ์จำลอง (Drill Exercise) แก่พนักงาน รปภ. พนักงาน ทกท. และ ผู้ให้บริการ เป็นประจำ 6. ประเมินมาตรการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบทำการ 1.800 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 0.900 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 0.900 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ	F1	N5	5	ดำเนินการติดตามข้อกำหนด isps code ให้ครบถ้วน		3
ชื่อเสียงเสียหาย	M2	N5	10	ปฏิบัติตามข้อกำหนด isps code		5
ความปลอดภัยลดลง	B1	N5	5	ปฏิบัติตามข้อกำหนด isps code		3
ลูกค้าลดลง	M2	AL4	8	ปฏิบัติตามข้อกำหนด isps code		4

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการดำเนินงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับงาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ฝึกปฏิบัติ (Drill)														0.900	ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
2	ฝึกอบรม (Training)															
3	ตรวจติดตามภายใน															
4	ฝึกซ้อมแผน (Exercise)															
5	ทบทวนการตรวจจากกรมเจ้าท่า															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ฝึกปฏิบัติ (Drill)														0.900	ฝ่ายบริหารงาน สนับสนุน
2	ฝึกอบรม (Training)															
3	ตรวจติดตามภายใน															
4	ฝึกซ้อมแผน (Exercise)															
5	ทบท.รับการตรวจจากกรมเจ้าท่า															

ผู้จัดทำแผน : นายสุชาติ ลิ้มยัง

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองรักษาความปลอดภัย

โทร. : 3718

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2567) ของ กทท.

ท่าเรือกรุงเทพ
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายโสพันธุ์ มณีโชติ (ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือกรุงเทพได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ภายใน ทกท. และได้รับการรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 1 มาตั้งแต่ปี 2551 และปัจจุบัน ทกท. สามารถยกระดับมาตรฐานระบบ PSHEMS เป็นระดับที่ 2 โดยได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2564 ซึ่งใบรับรองมีอายุ 3 ปี โดยการดำเนินงานต่างๆ ของ ทกท. จำเป็นต้องมีการพัฒนา และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ และให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อให้การดำเนินงานของท่าเรือ เกิดการปฏิบัติงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัย 2. เพื่อพัฒนาทักษะการจัดการความปลอดภัยของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับป้องกันเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องทั้งด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ป้องกันไม่ให้เกิดมลพิษจากการดำเนินงานของท่าเรือสู่สิ่งแวดล้อม 3. เพื่อตระหนักถึงการดำเนินงานในระบบ PSHEMS ของ ทกท. ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 รวมถึงสอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อเสนอแนะอื่นๆ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 5 การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพด้านคุณภาพของการให้บริการภายในท่าเรือกรุงเทพ ทั้งด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศและหลักเกณฑ์ต่างๆ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 2. ดำเนินการตรวจติดตามระบบฯ จากผู้แทน PEMSEA 3. ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 4. ดำเนินการต่ออายุใบรับรองทุก 3 ปี 5. ดำเนินการปรับปรุงเอกสาร ทบทวนนโยบาย ปีละ 1 ครั้ง 6. อบรมพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบฯ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 – 2567

งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 1.00 ล้านบาท งบทำการศึกษาที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 และ 2566 1.00 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 0.50 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 0.50 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566: ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2 ปีงบประมาณ 2567: ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2	ความมั่นใจว่าจะมี โอกาสเกิดขึ้น < 50 % (1)	ไม่เกิดการหยุดชะงักของการ ให้บริการหรือการใช้บริการ ของลูกค้า (1)	1	ดำเนินการตามข้อกำหนดของ ระบบ PSHEMS อย่างเคร่งครัด		1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
(Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการทบทวนเอกสารระบบ PSHEMS เกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำเอกสารเข้าระบบ OA														0.50/ปี	ฝ่ายบริหารงาน สนับสนุน
2	จัดทำแผนการตรวจติดตามภายในและดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบ PSHEMS ระดับ 2 และรวบรวมแบบใบแจ้งข้อสังเกตการตรวจติดตาม (Observation) จากกลุ่มผู้ตรวจ															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานและสถิติที่เกี่ยวข้อง ประสานผู้แทนจาก PEMSEA และรับการตรวจติดตาม PSHEMS Surveillance Audit															
4	รายงานผลการดำเนินงานของระบบ PSHEMS ให้คณะกรรมการบริหารระบบ PSHEMS ทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการดำเนินงานฯ															
5	ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2															

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
(Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการทบทวนเอกสารระบบ PSHEMS เกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำเอกสารเข้าระบบ OA														0.50/ปี	ฝ่ายบริหารงาน สนับสนุน
2	จัดทำแผนการตรวจติดตามภายในและดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบ PSHEMS ระดับ 2 และรวบรวมแบบใบแจ้งข้อสังเกตการตรวจติดตาม (Observation) จากกลุ่มผู้ตรวจ															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานและสถิติที่เกี่ยวข้อง ประสานผู้แทนจาก PEMSEA และรับการตรวจติดตาม PSHEMS Renewal Audit															
4	รายงานผลการดำเนินงานของระบบ PSHEMS ให้คณะกรรมการบริหารระบบ PSHEMS ทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการดำเนินงานฯ															
5	ผ่านการตรวจติดตามและได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2															

ผู้จัดทำแผน : นางพัชรี ประทุมราช

ตำแหน่ง : อกปช.

โทร. : 3032

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	จ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และจ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีรชาติ พุทธิรักษา (ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เป็นท่าเทียบเรือสำหรับให้บริการการขนส่งตู้สินค้าทางเรือชายฝั่งที่ ทลฉ. โดยปัจจุบันมีขีดความสามารถการดำเนินการยกขนตู้สินค้าที่ประมาณ 220,000 ที.อี.ยู. ต่อปี อย่างไรก็ตามในส่วนของการให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่และบริการยกขนตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) การท่าเรือฯ ไม่ได้ดำเนินการเอง โดยมีรูปแบบการจัดการในลักษณะของการจ้างเหมาเอกชนเพื่อให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) โดยมีระยะดำเนินการตามสัญญา 4 ปี ตั้งแต่ปี 2563-2566 ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานและการประสิทธิภาพต่อการให้บริการสูงสุด
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure) - ตัวชี้วัดที่ 4 ประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ (Crane Productivity / Berth Occupancy / ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้า)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพของความคล่องตัวในการบริหารงานและดำเนินงานที่ดีขึ้นภายในท่าเทียบเรือ A และยังช่วยให้เกิดประสิทธิภาพที่สูงสุดต่อการให้บริการลูกค้าภายในท่าเทียบเรือ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	จ้างเหมาเอกชนเพื่อให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) โดยมีระยะดำเนินการตามสัญญา 5 ปี ตั้งแต่ปี 2567-2571
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบทำการ 294.980 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 124.980 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 170.000 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ได้ผู้รับจ้างเอกชน ปีงบประมาณ 2567 : ผู้รับจ้างเอกชนดำเนินงานตามสัญญา

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การดำเนินการก่อสร้าง/จัดซื้อ/จัดจ้าง ล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน	5	4	5x4	การจัดทำแผนการติดตาม และบูรณาการของแผนงานทั้งหมด	-	3x3
2. การปรับเปลี่ยนนโยบายการบริหารทำเทียบเรือชายฝั่ง ที่ ทลฉ.	4	5	4x5	การประชุมเชิงนโยบายในส่วนผู้บริหาร กทท. ให้มีความชัดเจน	-	3x3
3. การไม่ได้รับโครงสร้างอัตรากำลังตามที่ร้องขอ	5	5	5x5	จัดทำแผนการขออัตรากำลัง พร้อมให้มีการติดตามความคืบหน้าของแต่ละหน่วยงานอย่างใกล้ชิด	-	3x3

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : จ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนยกขนตู้สินค้า																
1	ผู้รับจ้างดำเนินการ														37.840	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนยกขนตู้สินค้า																
1	กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา															ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560															
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนยกขนตู้สินค้า																
4	ผู้รับจ้างดำเนินการ														50.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้า																
1	ผู้รับจ้างดำเนินการ														87.140	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้า																
1	กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา															ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560															
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
งานจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้า																
4	ผู้รับจ้างดำเนินการ														120.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ผู้จัดทำแผน : นายกฤษฎา อุดมโชน์
ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 สำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง
โทร. : 22363

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการติดตั้งกล้อง CCTV ที่บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (QGC 001) และบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (MHC01)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายภุชญา อุดมโภชน (พนักงานการสินค้า 12 สปก.)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตามที่ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นหน่วยงานหนึ่งที่บริหารงานภายใต้ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (การท่าเรือฯ) และให้ความสำคัญกับการขนส่งตู้สินค้าทางเรือชายฝั่ง ซึ่งจะช่วยให้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทยโดยภาพรวมมีศักยภาพยิ่งขึ้น โดยการท่าเรือฯ ได้ลงทุน ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก โดยใช้งบประมาณลงทุนรวม 1,824.19 ล้านบาท (หนึ่งพันแปดร้อยหกสิบสี่ล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นบาทถ้วน) รวมทั้งเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ การท่าเรือฯ จะเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เนื่องด้วยการติดตั้งกล้อง CCTV ที่บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (QGC 001) และบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (MHC01) เป็นการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ ในการตรวจสอบกรณีการเกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน ช่วยดูแลรักษาความปลอดภัยทั้งภายในห้องไฟฟ้า และบริเวณท่าเทียบเรือ และยังเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้กับองค์กรในการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ภาพและเก็บข้อมูลทั้งหมดในระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Smart Port)
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อยกระดับและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ 2. เพื่อบันทึกการตรวจสอบและตรวจสอบสภาพตู้สินค้า 3. เพื่อรักษาความปลอดภัยให้เครื่องมือทุ่นแรง เรือ ท่า และอาณานิคมบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัยภายในท่าให้มากขึ้นในการทำงานและทรัพย์สินภายในท่าที่มีการขนถ่ายสินค้ากันตลอดเวลา ทั้งนี้ยังสามารถสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอีกด้วย
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการจ้างเหมานิติบุคคลเข้ามาติดตั้งอุปกรณ์ โดยผู้ใช้งานคือพนักงาน ศรฝ.สปก. และผู้รับจ้างงานจ้างเหมาบริการยกขนตู้สินค้า
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	กุมภาพันธ์ 2566 ถึง มิถุนายน 2567 (ระยะเวลาการติดตั้ง 180 วัน)
งบประมาณ	งบลงทุนปีงบประมาณ 2567 จำนวนเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 6,000,000.- บาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างได้ ปีงบประมาณ 2567 ดำเนินการติดตั้งระบบแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2567

การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การดำเนินการก่อสร้าง/จัดซื้อ/จัดจ้าง ล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน	5	4	5x4	การจัดทำแผนการติดตาม และบูรณาการของแผนงานทั้งหมด	-	3x3
1. การปรับเปลี่ยนนโยบายการบริหารทำเทียบเรือชายฝั่ง ที่ ทลฉ.	4	5	4x5	การประชุมเชิงนโยบายในสวนผู้บริหาร กทท. ให้มีความชัดเจน	-	3x3
2. การไม่ได้รับโครงสร้างอัตรากำลังตามที่ร้องขอ	5	5	5x5	จัดทำแผนการขออัตรากำลัง พร้อมให้มีการติดตามความคืบหน้าของแต่ละหน่วยงานอย่างใกล้ชิด	-	3x3

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการติดตั้งกล้อง CCTV ที่ป้านจันยกตุ้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (QGC 001) และป้านจันยกตุ้สินค้าหน้าท่า (MHC01)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำเงื่อนไขคุณลักษณะเฉพาะ/ ขอบเขตงาน														-	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตาม ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการ จัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ ภาครัฐ พ.ศ.2560															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา														6.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ดำเนินการติดตั้งตามสัญญา															

ผู้จัดทำแผน : นายกฤษฎา อุดมโฆชน์
ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 สำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง
โทร. : 22363

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายฤทธิชัย อุดมโภชน (พนักงานการสินค้า 12 สปก.)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้แทนของหน่วยไทยเข้าร่วมประชุมกับ IMO จากนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 39/2547 เรื่องประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยให้เรือและท่าเรือภายใต้ข้อบังคับต้องจัดทำรายงานการประเมินการรักษาความปลอดภัยและจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) แม้จะเป็นท่าเทียบเรือที่รองรับเฉพาะการขนส่งตู้สินค้าทางเรือชายฝั่ง โดยเรือชายฝั่งที่ขนส่งตู้สินค้านั้นเป็นเรือภายในประเทศ แต่เนื่องจากท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) อยู่ในอาณาบริเวณที่ติดกับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ประกอบกับเพื่อยกระดับมาตรฐานของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) จึงได้ดำเนินการตามข้อกำหนดของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) โดยมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับรองจากกรมเจ้าท่า และมีการปฏิบัติตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งท่าเรือปลายทางที่จะได้รับความปลอดภัย
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อรักษามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับมาตรฐานสากล 2. เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ แนวทาง และขั้นตอน ระเบียบการรักษาความปลอดภัยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3. เพื่อคุ้มครอง ป้องกัน และลดอันตรายแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของ กทท. แลกเปลี่ยนประสบการณ์ และปัญหาอุปสรรค เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีแนวทางการปฏิบัติให้ชัดเจนก่อนออกไปปฏิบัติงาน
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 5 การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพด้านคุณภาพของการให้บริการภายในท่าเทียบเรือ A ทั้งด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและผู้ปฏิบัติงาน อีกทั้ง ทำให้การดำเนินงานมีความสอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศและหลักเกณฑ์ต่างๆ

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. สํารวจตรวจสอบผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พนักงาน ศรฟ.สปก.ทลน. ผู้รับจ้าง (Outsource) ผู้ให้บริการในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับของ กพท. อย่างเคร่งครัด 2. อบรมให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เรื่องรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code 3. ออกตรวจสอบ ตรวจตราพนักงาน รปภ. ผู้รับจ้าง (Outsource) ให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 4. ทำการฝึกซ้อมแผนสถานการณ์จำลอง (Drill Exercise) แก่พนักงาน รปภ. พนักงาน ศรฟ.สปก.ทลน. ผู้รับจ้าง (Outsource) และผู้ให้บริการตามแผน 5. ประเมินมาตรการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 – 2567
งบประมาณ	งบทำการ 0.600 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 0.300 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 0.300 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ - ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า

การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ไม่ผ่านการรับรอง ISPS Code จากกรมเจ้าท่า	4 (M)	4 (AH)	16	ติดตามและประเมินผลการดำเนินการรายเดือน หากมีความล่าช้าให้มีการปรับปรุงแก้ไขแผน	-	3x3
2. ไม่มีบุคลากรเฉพาะสำหรับการดำเนินการตามมาตรฐาน ISPS Code	5 (L)	4 (P)	20	เพิ่มโครงสร้างอัตรากำลังเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานด้าน ISPS Code	-	3x3

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code)
ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับงาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ทบทวนปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยประจำปี														0.3	ศรฝ.สปก.
2	ดำเนินการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมตามแผนประจำปี															
3	ดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลภายใน (Internal Audit)															
4	ดำเนินการขอหนังสือรับรองกับกรมเจ้าท่า															

ลำดับงาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ทบทวนปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยประจำปี														0.3	ศรฝ.สปก.
2	ดำเนินการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมตามแผนประจำปี															
3	ดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลภายใน (Internal Audit)															
4	ดำเนินการขอหนังสือรับรองกับกรมเจ้าท่า															

ผู้จัดทำแผน : นายกฤษฎา อุดมโภชน์

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 สำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22363

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนโครงการ ทลธ. ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเทียนชัย มักเที่ยงตรง (ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลธ.) ได้ทำสัญญาเช่าโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนบริหารและประกอบการของ ทลธ. กับภาคเอกชน ประกอบด้วย บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ปี2) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2563) โครงการสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการเรือบริเวณแหลมฉบังของบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (สิ้นสุดสัญญา 17 ธันวาคม 2563) บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (เอ5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2569) บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด (ปี1) (สิ้นสุดสัญญา 31 ตุลาคม 2565) บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ปี3) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2568) บริษัท ที โอ พี เอส จำกัด (ปี4) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2568) บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด (ปี5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2569) และบริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (เอ2) (สิ้นสุดสัญญา 30 กันยายน 2569) เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2562 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (มีผลบังคับใช้วันที่ 11 มีนาคม 2562) ซึ่งมาตรา 49 ระบุให้ “หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดโดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุนเสนอรัฐมนตรีเจ้าสังกัดอย่างน้อย 5 ปี ก่อนสัญญาสิ้นสุดลง ในกรณีที่รัฐมนตรีเจ้าสังกัดกำหนดให้มีการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดโดยการร่วมลงทุนให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เสมือนเป็นโครงการร่วมลงทุนใหม่” นอกจากนั้น ในมาตรา 8 ระบุว่า “โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าตั้งแต่ห้าพันล้านบาทขึ้นไปหรือมูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวง ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าของโครงการร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด” มาตรา 9 ระบุว่า “โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่าห้าพันล้านบาทหรือต่ำกว่ามูลค่าที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยกฎกระทรวง ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด หากคณะกรรมการเห็นว่าโครงการร่วมลงทุนตามวรรคหนึ่ง เป็นโครงการร่วมลงทุนที่มีความสำคัญหรือสอดคล้องกับแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุนตามมาตรา 12 คณะกรรมการจะกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ก็ได้” และในมาตรา 27 ระบุว่า “หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษาช่วยจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนตามมาตรา 22 คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด” กทท. จึงต้องว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษา ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อให้การขนถ่ายตู้สินค้าสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 1 ปริมาณตู้สินค้ารวม ผ่านท่าเรือแหลมฉบังรายปี เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port - ตัวชี้วัดที่ 6 สัดส่วน/ปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลังท่ารายปี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการบริหารจัดการ ทลน. ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สามารถรองรับต่อทิศทางการดำเนินงานในอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการตามข้อกำหนดพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 22,500 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 22,500 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ทำเทียบเรือ ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 ปี5 และ เอ5 - ปีงบประมาณ 2566 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ และลงนามสัญญา ทำเทียบเรือ ปี1 และ ปี2 - ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ : รวค. เห็นชอบผลการคัดเลือก : ลงนามในสัญญา (บริหารและประกอบการจนถึง 31 มีนาคม 2568) - ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ ทำเทียบเรือ เอ2 - ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ เพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ โครงการอยู่เรือบริเวณแหลมฉบัง - ปีงบประมาณ 2566 : ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษิตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ปีงบประมาณ 2567 : ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ทำเทียบเรือ ปี1 และ ปี2 (ม. 49) - ปีงบประมาณ 2566 : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

	การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษา เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ที่ปรึกษา ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ปีงบประมาณ 2567 : เสนอ สผ. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
--	---

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ไม่มีผู้สนใจยื่นขอเสนอราคาจ้างที่ปรึกษา	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ที่ปรึกษา มาทำการศึกษาและจัดทำรายงานตาม ม.22 และ ม.28	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
3. ไม่ได้รับการอนุมัติจากผู้มีอำนาจเนื่องจากรายงานผลการศึกษา อาจมีความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์	4	3	12	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สภาพัฒน์ฯ สคร. สำนักงานประมาณ สผ. สนข. เพื่อให้ความเห็นในการจัดทำรายงานผลการศึกษาให้มีความความครบถ้วนสมบูรณ์ ควบคู่ไปกับการจัดทำรายงานฯ ก่อนเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเห็นชอบ - จัด Market Soundding	-	3x2
4. ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้เนื่องจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้รับความเห็นชอบ	4	3	12	- ประสาน สผ. ขอหารือแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ - ศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA หรืออื่น ๆ ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ระบุไว้ทุกขั้นตอนและให้ทันตามกรอบเวลา (หากมี)	10 ลบ.	3x2
5. ไม่สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน ได้ภายในกรอบระยะเวลา	4	3	12	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะทำงานเจรจาสร้างสัญญา เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ เพื่อให้ร่างสัญญามีความครบถ้วน เป็นไปตามข้อเสนอ ประกาศ ระเบียบ กฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีและเพิ่มความรวดเร็วในการเจรจากับเอกชน	-	3x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนโครงการ ทลธ. ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา

1. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 ปี5 และ เอ5 (ตาม ม. 22 และ ม. 28)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ที่ปรึกษาฯ เริ่มดำเนินการ (ใช้ระยะเวลา 240 วัน)	พ.ย. 64 - ก.ค. 65													45.269 (งบประมาณ ปี 2565)	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ได้ผลการศึกษาตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ก.ค. 65														
3.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ส.ค. - ก.ย. 65														
4.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562															
5.	ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562															
6.	ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ และลงนามสัญญา														-	ท่าเรือ แหลมฉบัง

2. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ ปี1 และ ปี2 (ตามประกาศ โครงการที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	รวค. เห็นชอบแนวทางตามประกาศโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	ต.ค. 64 – ก.ย. 65												-	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ														
3.	รวค. เห็นชอบผลการคัดเลือก														
4.	ลงนามในสัญญา (บริหารและประกอบการจนถึง 31 มี.ค. 68)														

3. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ เอ2 (ตาม ม. 49 และ ม.22)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ต.ค. 64 – ก.ย. 65												-	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
3.	ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ เพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
4.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
5.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
6.	ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
7.	ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ													-	ท่าเรือ แหลมฉบัง

4. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการอยู่เรือบริเวณแหลมฉบัง (ระยะยาว)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ก.ค. – ส.ค. 65												9.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ	ก.ย. 65													
3.	ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
4.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษา ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
5.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	กรม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562													-	ท่าเรือ แหลมฉบัง

5. การดำเนินการตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ปี1 และ ปี2)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	มิ.ย. – ก.ค. 65												2.000 (งบประมาณ ปี 2565)	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ	ส.ค. 65													
3.	ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ก.ย. 65													
4.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
5.	รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														

6. การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (โครงการอยู่เรือแหลมฉบัง ระยะสั้น)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	พ.ค. – มิ.ย. 65												5.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ	ก.ค. - ส.ค. 65													
3.	ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	ก.ย. 65													
4.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบการดำเนินการตามพ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														
5.	รวค. เห็นชอบการดำเนินการตามพ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562														

7. การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทลฉ. ขั้นที่ 1)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มิ.ย. - ก.ค. 65												8.500	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ	ส.ค. - ก.ย. 65													
3.	ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม														
4.	เสนอ สผ. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม														

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	เสนอ คชก. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม													-	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ผู้จัดทำแผน : นางสาวนัฐนันดา จินดาพงศ์เจริญ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22 133

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

**ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1**

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีรชาติ พุทธิรักษา (ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การดำเนินโครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการรักษาระดับของร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และแอ่งจอดเรือ (Basin) ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) กำหนด เนื่องจาก ทลฉ. มีหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการให้ความลึกของร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และแอ่งจอดเรือ (Basin) ให้เป็นไปตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ เรือ โครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและเครื่องมือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง หากร่องน้ำมีความลึกน้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนด เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ก็จะไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตลอดเวลา และเกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือผ่านร่องน้ำในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีรายได้จากการเก็บค่าภาระเรือเข้าท่า (PORT DUES) และค่าบริการเรือลากจูง (TUG SERVICE) ปีละประมาณ 900 ล้านบาท การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบังให้มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านสาธารณูปโภค และด้านความปลอดภัย เพื่อให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ (Super Post Panamax Vessel) ที่มีความยาวเกิน 300 เมตร มีระดับการกินน้ำลึกเมื่อบรรทุก 14 เมตรขึ้นไปได้ เป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้า สร้างความมั่นใจ และเป็นแรงจูงใจให้สายเรือต่าง ๆ เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้น
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อรักษาระดับของร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และแอ่งจอดเรือ (Basin) ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) กำหนด
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 2 ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และหน้าท่าเทียบเรือ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือภายในท่าทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรมขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างสะดวก ต่อเนื่องและปลอดภัย
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการโดยบุคคลภายนอก
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2565 - 2566
งบประมาณ	งบลงทุนรวมทั้งโครงการ 598.700 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2565 = 300.962 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2566 = 297.738 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 สามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยใน การเดินเรือ เนื่องจากกระหว่างดำเนินโครงการขุดลอกฯ เรือสินค้ายังคงเข้า-ออก ทลฉ. ตามปกติ อาจเกิดความไม่สะดวกใน การเดินเรือ หรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	D1	A1	1	ระบุให้ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องมือสื่อสาร (VHF Marine Band) และต้องติดตั้งที่เรือทุกลำที่ปฏิบัติงาน รวมถึงสถานีบก และต้องเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับและกฎหมายของทางราชการ ต้องประสานงานกับการท่าเรือฯ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ด้านเรือสินค้า ตารางเวลาเข้า-ออกประจำวัน เพื่อกำหนดแผนการขุดลอก และต้องเสนอแผนการทำงานต่อการท่าเรือฯ ทุกวัน	หากเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบเพียงผู้เดียวต่อการชดใช้ค่าเสียหาย โดยการท่าเรือฯ ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น	1 x 1
2. อาจทำให้เกิดมลภาวะทางน้ำ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ และระบบนิเวศน์ของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	M1	P3	3	การท่าเรือฯ กำหนดให้ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่ขุดลอกและพื้นที่ทิ้งวัสดุขุดลอก และต้องเสนอรายงานต่อการท่าเรือฯ และหากมีมาตรการไม่เพียงพอ ผู้ควบคุมงานสามารถสั่งเพิ่มมาตรการได้ตามสมควร และกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด		1 x 1
3. ผลกระทบต่อการทำประมงในบริเวณแหลมฉบัง และบางละมุง อาจถูกกลุ่มประมงร้องเรียนในช่วงดำเนินโครงการ อาจมีผลให้ปริมาณสัตว์น้ำลดลง	M2	AM3	6	กำหนดให้ผู้รับจ้าง ต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้เลี้ยงหอย บริเวณปากคลองบางละมุง กลุ่มชาวประมงโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ทราบถึงระยะเวลาในการดำเนินโครงการ	กำหนดให้ผู้รับจ้างเป็น ผู้ทำการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบทราบ	1 x 1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง

1. งานจ้างก่อสร้างขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ผู้รับจ้างดำเนินการตามแผน (ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน มี.ค.-ธ.ค.65)														172.014	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ผู้รับจ้างดำเนินการตามแผน (ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน มี.ค.-ธ.ค.65)														117.086	ท่าเรือ แหลมฉบัง

2. งานจ้างก่อสร้างขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) แอ่งจอดเรือที่ 2 (Basin 2)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ผู้รับจ้างดำเนินการตามแผน (ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน มี.ค.65 - ก.พ.66)														128.948	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ผู้รับจ้างดำเนินการฯ (ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน มี.ค.65 - ก.พ.66)														180.652	ท่าเรือ แหลมฉบัง

ผู้จัดทำแผน : นายเดชบดี กิตติมหาโชค

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกบริการท่า กองบริการ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22212

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายบัณฑิต สาครวิเศษ (ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ปัจจุบันการท่าเรือฯ ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 แล้วเสร็จ โดยท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด C จำนวน 4 ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว คงเหลือแต่ท่าเทียบเรือชุด D เท่านั้นที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2564 โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน ขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.10 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับการการนำเข้าส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ 2.0 ล้านคัน ต่อปี อย่างไรก็ตาม การท่าเรือฯ ได้พิจารณาขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่ เปรียบเทียบกับการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ การท่าเรือฯ จึงได้วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบ การขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่างๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอก ให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือสินค้าประเภทต่างๆ ให้ทันทั่วทั้งที่เพื่อมิให้ประสบปัญหาความแออัดและไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1.00 ล้าน ที.อี.ยู.ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงต้องทำการศึกษาทบทวนความเหมาะสม ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน สิ่งแวดล้อม รวมถึงการออกแบบโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่า และรับตู้สินค้าผ่านทางรถไฟได้ตามที่กำหนด รวมถึงให้เพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เมื่อการก่อสร้าง ทลท. ขั้นที่ 3 แล้วเสร็จคาดว่า ทลท. จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปีและรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ทลท. มีความจำเป็นต้องเตรียมพร้อมต่อภาวะการเปลี่ยนแปลงในวิธีการดำเนินธุรกิจที่จำเป็นต้องมีองค์ประกอบด้าน Corporate Social Responsibility (CSR) ขององค์กร การเรียนรู้เรื่อง Corporate Social Responsibility (CSR) หรือความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นการดำเนินกิจกรรมขององค์กรที่เกี่ยวกับความคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมทั้งในระยะใกล้กับองค์กรซึ่งหมายถึง ลูกค้า ผู้ใช้บริการ ครอบครัวพนักงาน หรือแม้แต่ชุมชนโดยรอบ ทลท. รวมถึงการคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมที่อยู่แวดล้อมองค์กรโดยทั่วไป คือ ประชาชนทั่วไป ทั้งนี้เพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเป็นสุข

วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอีกทางหนึ่ง และเพื่อให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่าวิสัยความสามารถในปัจจุบัน เนื่องจากการกำหนดวิสัยความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 มีขีดความสามารถในการรองรับ ตู้สินค้ารวมกัน 11.10 ล้าน ที.อี.ยู./ปี หากคิดตัวเลขที่ระดับ 75% ของวิสัยสามารถรวม 8.325 ล้าน ที.อี.ยู./ปี เมื่อนำตัวเลขคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ 5% จะพบว่าท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ในปีงบประมาณ 2568
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 1 ปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังรายปี เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับสายการบินเรือและปริมาณของเรือที่เข้ามาเทียบท่าที่คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณมีมากขึ้น รวมถึงการขยายประสิทธิภาพให้แก่การนำเข้าส่งออกของตู้สินค้าให้เพียงพอกับความต้องการของผู้เข้ามาใช้บริการของท่าเรือในอนาคต พร้อมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานท่าเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงและมีความหลากหลายที่มากขึ้น
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการโดยให้เอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	งานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในส่วน กทท. ลงทุนปีงบประมาณ 2562-2568
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 114,051.930 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 = 5.000 ล้านบาท งบลงทุนที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 = 10,662.070 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 11,478.130 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - คณะกรรมการกทท. อนุมัติผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค งานก่อสร้าง (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล งานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ งานก่อสร้าง (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี ปีงบประมาณ 2567 - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี - ก่อสร้างงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ แล้วเสร็จ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะ เกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมส่วนงานรถไฟ(4 ล้าน ทีอียู) ไม่ได้รับการอนุมัติจาก กกวล.	A(1)	B(5)	5	- ศึกษาและจัดทำรายงาน EIA (รถไฟให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ให้เป็นตามกฎหมายที่ระบุไว้ทุกขั้นตอน และให้ทันตามกรอบเวลา - ดำเนินการตามแผน CSR - ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยค่าเสียหายผู้ได้รับผลกระทบ	4.00 ล้านบาท	1X3
2. การบอกเลิกสัญญาโดยผู้ชนะการประมูลทำเทียบเรือ F	M(1)	C(5)	5	- คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอในการประมูลลงทุนบริหารประกอบการให้มีความครบถ้วนทั้งด้านการเงิน ประสิทธิภาพ ความมั่นคง ความชำนาญด้านเทคนิค	-	1X2
3. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ที่ถมทะเลทำเทียบเรือ F ให้กับผู้ประกอบการเอกชน เพื่อนำไปพัฒนาทำได้ตามกำหนดเวลา	M(2)	H(5) C(5)	10	- จัดทำ TOR งานก่อสร้างทางทะเล(ขุดลอก ถมทะเล) ให้มีความครบถ้วนทั้งด้านคุณสมบัติของผู้รับจ้าง ผลงานที่เคยทำด้านการเงิน ประสิทธิภาพ ด้านเทคนิค ความมั่นคง และกำหนดค่าปรับในอัตราที่สูงให้กับผู้รับจ้าง หากไม่สามารถดำเนินการตามแผนได้ - เร่งรัดและเคร่งครัดในขั้นตอนการจัดซื้อ จัดจ้าง - จัดทำแผนงานก่อสร้างประชุมและ ติดตามในช่วงก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน		1x2
4. เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมขณะก่อสร้างทำให้การก่อสร้างหยุดชะงัก	(A)2	R(5)	10	- กทท. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด - กทท. ต้องควบคุมผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด โดยว่าจ้างบริษัทสิ่งแวดล้อมมาตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการและรายงานผลการปฏิบัติงานให้ทราบตามที่ระบุในไว้รายงาน EHIA		1x2
5 .การต่อต้านของชุมชนในการพัฒนาโครงการ ทลน. ขั้นที่ 3	(A)2	R(5)	10	- สร้างเครือข่ายและจัดกิจกรรม CSR ร่วมกับชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		1x2
6. ไม่สามารถจัดสรรเงินทุนได้ครบถ้วนและทันตามกำหนดต่อการลงทุนในโครงการ	B(2)	C(5)	10	- ดำเนินการกู้เงินระยะสั้นให้ทันตามกรอบเวลาการลงทุน		1x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

1. งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทะเล

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2565											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน พ.ค.64-พ.ค.68)													903.646	ผู้รับผิดชอบ
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน พ.ค.64-พ.ค.68)													8,138.731	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน พ.ค.63-พ.ค.68)													9,529.023	ท่าเรือ แหลมฉบัง

2. งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตาม พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 และลงนามในสัญญา													980.066	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน)														
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
2	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน)													371.849	ท่าเรือ แหลมฉบัง

3. งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างทางรถไฟ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา													396.150	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560														
3.	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา														
4.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 24 เดือน)														
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
4.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 24 เดือน)													403.340	ท่าเรือ แหลมฉบัง

4. งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ													958.530	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการ จัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560														
3.	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา														
4.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 36 เดือน)														
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
4.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน (ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 36 เดือน)		←											958.530	ท่าเรือ แหลมฉบัง

5. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4) และงานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)													176.305	ท่าเรือ
2.	งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)													12.288	แหลมฉบัง
ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567											ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1.	งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)													176.305	ท่าเรือ
2.	งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)													12.288	แหลมฉบัง

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ E0)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายบัณฑิต สาครวิเศษ (ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตามที่ กทท. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เมื่อปีงบประมาณ 2561 นั้น ตามคำแนะนำของคณะทำงานเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และที่ปรึกษาของโครงการฯ ท่าเทียบเรือ E0 ยังไม่ควรนำมาเปิดประมูลพร้อมกับท่าเรือสินค้าอื่น ๆ เนื่องจากมีโอกาสที่วัตถุประสงค์การใช้สอยจะเปลี่ยนแปลงในอนาคตตามความต้องการทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามเพื่อให้เห็นภาพรวมของความเป็นไปได้ในการลงทุนของ กทท. สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์สถานการณ์บนสมมติฐานว่าท่าเทียบเรือ E0 เป็นท่าเรือขนส่งรถยนต์ไปก่อน โดยจะอยู่ในรูปแบบโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งใช้กรอบระยะเวลาสัมปทาน พ.ศ. 2571 – 2605 โดยจะเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งเป็นปีที่คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเกินร้อยละ 85 ของขีดความสามารถในการรองรับของท่าเรือโร-โร ในขั้นที่ 1 และ 2 ดังนั้น กทท. จึงต้องมีความจำเป็นในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ E0) เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเนื่องจากมีแผนจะเปิดท่าเทียบเรือ E0 ในปี พ.ศ. 2573 จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษา ในปี พ.ศ. 2567 เพื่อให้ทันกำหนดในการสรรหาเอกชนมาร่วมลงทุนตามแผนต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ E0)
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 1 ปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังรายปี เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับสายการเดินเรือและปริมาณของเรือที่เข้ามาเทียบท่าที่คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณมีมากขึ้น รวมถึงการขยายประสิทธิภาพให้แก่การนำเข้าส่งออกของตู้สินค้าให้เพียงพอกับความต้องการของผู้เข้ามาใช้บริการของท่าเรือในอนาคต พร้อมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานท่าเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงและมีความหลากหลายที่มากขึ้น
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการโดยให้เอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 = 5.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างได้ ปีงบประมาณ 2567 ได้ผลการศึกษานับสมบูรณ์

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะ เกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนงานรถไฟ (4 ล้าน ที่อยู่อาศัย)ไม่ได้รับการอนุมัติ จาก กทล.	A(1)	B(5)	5	- ศึกษาและจัดทำรายงาน EIA (รถไฟ)ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ให้เป็นตาม กฎหมายที่ระบุไว้ทุกขั้นตอน และให้ทันตามกรอบเวลา - ดำเนินการตามแผน CSR - ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยค่าเสียหายผู้ได้รับผลกระทบ	4.00 ล้านบาท	1X3
2. การบอกเลิกสัญญาโดยผู้ชนะการประมูล ทำเทียบเรือ F	M(1)	C(5)	5	- คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอในการประมูลลงทุนบริหารประกอบการให้มีความครบถ้วน ทั้งด้านการเงิน ประสบการณ์ ความมั่นคง ความชำนาญด้านเทคนิค	-	1X2
3. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ที่ถมทะเลทำเทียบเรือ F ให้กับผู้ประกอบการเอกชนเพื่อนำไปพัฒนาทำ ได้ตามกำหนดเวลา	M(2)	H(5) C(5)	10	- จัดทำ TOR งานก่อสร้างทางทะเล(ขุดลอก ถมทะเล) ให้มีความครบถ้วน ทั้งด้านคุณสมบัติของผู้รับจ้าง ผลงานที่เคยทำด้านการเงิน ประสบการณ์ ด้าน เทคนิค ความมั่นคง และกำหนดค่าปรับในอัตราที่สูงให้กับผู้รับจ้าง หากไม่สามารถ ดำเนินการตามแผนได้ - เร่งรัดและเคร่งครัดในขั้นตอนการจัดซื้อ จัดจ้าง - จัดทำแผนงานก่อสร้างประชุมและ ติดตามในช่วงก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน		1x2
4. เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมขณะก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างหยุดชะงัก	(A)2	R(5)	10	- กทท. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด - กทท. ต้องควบคุมผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อน ก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด โดยว่าจ้างบริษัทสิ่งแวดล้อมมา ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการและรายงานผลการปฏิบัติงานให้ทราบตามที่ ระบุไว้ในรายงาน EHIA		1x2
5 .การต่อต้านของชุมชนในการพัฒนา โครงการ ทลธ. ชั้นที่ 3	(A)2	R(5)	10	- สร้างเครือข่ายและจัดกิจกรรม CSR ร่วมกับชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		1x2
6. ไม่สามารถจัดสรรเงินทุนได้ครบถ้วนและ ทันตามกำหนดต่อการลงทุนในโครงการ	B(2)	C(5)	10	- ดำเนินการกู้เงินระยะสั้นให้ทันตามกรอบเวลาการลงทุน		1x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : จ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ E0)

ลำดับงาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาฯ															ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560															
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															

ลำดับงาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
4	ที่ปรึกษา ดำเนินการ														5.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง
5	ฝ่ายบริหาร กทท. รับทราบผลการศึกษาฯ															
6	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบผลการศึกษาฯ															

ผู้จัดทำแผน : นางสาวนัฐนันดา จินดาพงศ์เจริญ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22133

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีรชาติ พุทธิรักษา (ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ด้วยท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทย มีการขนส่งสินค้าปีละไม่ต่ำกว่า 7.5 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับผู้ประกอบการ โรงงานผู้ผลิต หรือศูนย์กระจายสินค้านั้น ยังคงเป็นในรูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกทางถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่ง ทลฉ. จำเป็นต้องมีโครงสร้างสาธารณูปโภคด้านถนน ไฟฟ้า และลานจอดรถบรรทุกที่มีความพร้อมในการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ ปัจจุบันถนนภายใน ทลฉ. ยังเป็นพื้นประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (หรือโดยทั่วไปเรียกว่าถนนลาดยาง) ซึ่งมีความสามารถในการรับน้ำหนักได้ไม่เกิน 10 ตัน/ตารางเมตร และเมื่อมีการใช้งานโดยรถบรรทุกตู้สินค้าหนักจำนวนมาก ก็จะทำให้ถนนมีการชำรุดเร็วยิ่งขึ้น กองการช่าง สำนักปฏิบัติการ ทลฉ. จึงมีแนวคิดในการปรับปรุงพื้นถนนจากประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เป็นคอนกรีตเสริมเหล็กความหนา 28 เซนติเมตร ซึ่งจะสามารถรองรับน้ำหนักไม่น้อยกว่า 3,800 ตัน/ตารางเมตร มีความทนทานสูงขึ้น มีความคุ้มค่าในการใช้งานระยะยาวที่มากกว่าแบบเดิม อีกทั้งยังช่วยลดจำนวนครั้งในการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการปิดซ่อมแซมได้อีกด้วย ทลฉ. มีความต้องการที่จะขยายศักยภาพของสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าภายใน ทลฉ. เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้กระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สถานีไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมนั้นมีอายุการใช้งานมานาน และไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจที่มีสถานที่ตั้งและดำเนินกิจการภายในท่าเรือแหลมฉบังได้ เนื่องจากอุปกรณ์ในระบบไฟฟ้าแรงสูงต่างๆที่ติดตั้งในปัจจุบันไม่ได้อยู่ในสายผลิต หรืออาจจะมียาคาสูงไปในกรณีที่ต้องการผลิตใหม่ อีกทั้งในทางปฏิบัตินั้นการเปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในสถานีไฟฟ้าแรงสูงเดิมมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ในการติดตั้ง และต้องมีการหยุดจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่ผู้ใช้ไฟ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในการดำเนินธุรกิจของผู้ใช้ไฟได้
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อปรับปรุงโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านถนนและระบบไฟฟ้าของท่าเรือแหลมฉบังให้มีความพร้อมต่อการใช้งานในปัจจุบัน และมีประสิทธิภาพความพร้อมเพียงต่อการแข่งขันในระดับโลก
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในพื้นที่ท่าเรือมีความเพียงพอ เหมาะสม และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะดำเนินการจ้างเหมาผู้รับจ้างงานก่อสร้าง งานระบบไฟฟ้าเข้ามาดำเนินการตามแผนงานในแต่ละปีงบประมาณ โดยระหว่างดำเนินการต้องมีการวางแผนการจราจร แผนระบบไฟฟ้าเป็นหลัก รวมถึงการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567

งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ = 1,137.380 ล้านบาท งบลงทุนปีงบประมาณ 2566-2567 = 535.257 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 259.849 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 275.408 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567 : ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างและดำเนินการตามแผนก่อสร้างประจำปีได้แล้วเสร็จ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การจัดจ้างล่าช้ากว่ากำหนด	M (2)	AQ (1)	2	มีการติดตามและประเมินผลในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด	-	1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง

1. ปรับปรุงถนนบริเวณสี่แยกไฟแดงหน้าอาคารบริหารท่าเรือแหลมฉบังถึงรอยต่อถนนคอนกรีตไปประตูตรวจสอบ 3

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ	มี.ค.-มิ.ย.65													49.789	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดทำระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.65														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

2. จัดหาตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 3 (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ	มี.ค.-มิ.ย.65													80.760	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดทำระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.65														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

3. จัดหาตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 5 (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค.-มิ.ย.65													96.100	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.65														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

4. จ้างเหมาปรับปรุงเพิ่มวงจรไฟฟ้าระบบ 115 เควี ให้สถานีไฟฟ้า ทลฉ. จำนวน 1 วงจร (เพิ่มเติม)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค.-มิ.ย.65													33.200	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.65														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

5. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากถนนสุขุมวิท ถึงหน้าประตูตรวจสอบสินค้า 2 และบริเวณถนนหน้าอาคารสำนักงาน
ท่าเรือแหลมฉบัง (ขาเข้าและขาออก)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ	มี.ค.-มิ.ย.66													74.500	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดทำระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.66														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

6. จำเมาเดินท่อน้ำประปาขนาด 500 MM. จากถนนสุขุมวิทมายังท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ	มี.ค.-มิ.ย.66													9.720	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดทำระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.66														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

7. จัดหาตู้ตัดตอนไฟฟ้า Switchgear ขนาด 24 เควี ชนิด Fully GIS Single Busbar Compartment สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 1 (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค.-มิ.ย.66													92.760	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.66														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

8. จำหน่ายเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูงใต้ดินพร้อมระบบการแจ้งเตือนหัวสายชำรุดเข้ากับระบบการแจ้งเตือนอุปกรณ์ไฟฟ้าชำรุดของสถานีไฟฟ้าย่อย 5 ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี(ใหม่) (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง/กำหนด รายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค.-มิ.ย.66													98.428	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	ก.ค.-ก.ย.66														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง/รอรับของและตรวจรับ															

ผู้จัดทำแผน : เรือเอก นทีรัฐ หมั่นศรี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการช่าง

โทร. : 22 244

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีรชาติ พุทธิรักษา (ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	รายงานการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ โครงการและออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในส่วนของการลงทุนจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับยกหรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในโครงการ ระยะที่ 1 ระบุว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ลงทุนจัดซื้อรถคานเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน 2 ตัว รถคานเคลื่อนที่ชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน 1 คัน และซ่อมทำรถคานเคลื่อนที่ชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) ที่มีอยู่เดิมจำนวน 3 คัน ส่วนระยะที่ 2 ระบุว่าลงทุนจัดซื้อรถคานเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน 2 คัน รถคานเคลื่อนที่ชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน 4 คัน การลงทุนในระยะที่ 2 กทท. ต้องลงทุนในปี 2564-2565 โดย กทท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรี และได้ดำเนินการจัดซื้อเครื่องมือยกขนหลักตามกรอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการจัดซื้อเครื่องมือในระยะที่ 1 เรียบร้อยแล้ว การประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง กำหนดให้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปี สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านปีละ 1,400,000 ที.อี.ยู. และขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2,000,000 ที.อี.ยู./ปี โดยจะมีปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งมาจากไอซีดีมายังโครงการในปริมาณ 700,000 ที.อี.ยู./ปี และ 1,000,000 ที.อี.ยู./ปี ตามลำดับ อีกทั้งยังมีการใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟสายตะวันออก (มาบตาพุด) ประมาณ 400,000 ที.อี.ยู. สายอีสานประมาณ 175,200 ที.อี.ยู. และสายใต้ประมาณ 58,400 ที.อี.ยู. โครงการฯ ได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561 พบว่ามีข้อจำกัดของการใช้เครื่องมือที่มีอยู่ในระยะที่ 1 ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องหยุดการปฏิบัติงานของเครื่องมือเพื่อบำรุงรักษาเครื่องมือให้เป็นไปตามแผนงานการซ่อมบำรุง รวมทั้งในกรณีที่เกิดการชำรุดในขณะปฏิบัติงาน ซึ่งทั้ง 2 เหตุผลจะส่งผลกระทบต่อการทำงานในภาพรวมจนทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามแผนงานที่วางไว้ เพื่อให้โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มาจากทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น – ลงจากแคร่รถไฟ เห็นควรดำเนินการจัดหาเครื่องมือยกขนหลักของโครงการในระยะที่ 1 ได้แก่ ซ่อม RTG เก่าที่ชำรุดจำนวน 3 ตัว และจัดหาเครื่องมือยกขนหลักของโครงการในระยะที่ 2 เพิ่มเติมประกอบด้วยรถคานเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน 2 คัน และรถคานเคลื่อนที่ชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน 4 คัน จากการที่ กทท. ได้กำหนดรูปแบบการบริหารจัดการโครงการโดย กทท. จะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารประกอบการเองนั้น แต่เนื่องจากบุคลากรตามโครงสร้างของโครงการฯ มีไม่เพียงพอในการดำเนินการ จึงจำเป็นต้องจ้างเหมาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้านี้ระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นปัจจุบันโครงการ SRT0 มี RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 1 คัน ซึ่งไม่เพียงพอ กับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟที่จะเพิ่มมากขึ้นถึง 2 ล้าน ที.อี.ยู./ปี การเพิ่มจำนวนเครื่องมือท่นแรงจะเป็นการเพิ่มศักยภาพของโครงการฯ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ ลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 1 ปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังรายปี เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทลธ. มีขีดความสามารถในการให้บริการ และสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต อีกทั้ง ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ใช้บริการที่ในการ ขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเรือฯ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด และจ้างเหมาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างศูนย์การ ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง และดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารภาครัฐ พ.ศ.2560
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2565 - 2566
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 3,985.928 ล้านบาท (งบประมาณรวม ปี 2566-2567 = 1,303.771 ล้านบาท) งบทำการปีงบประมาณ 2566-2567 = 359.018 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566-2567 = 179.509 ล้านบาท/ปี) งบลงทุนปีงบประมาณ 2566-2567 = 944.753 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 396.485 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2567 = 548.268 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : 1. ได้ผู้รับจ้างและดำเนินการติดตั้ง RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน แล้วเสร็จตามแผนประจำปี 2. เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า และบริหารจัดการตู้สินค้า 3. ได้ผู้รับจ้างและดำเนินการติดตั้งสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดินฯ ได้แล้วเสร็จ ปีงบประมาณ 2567 : 1. ได้ผู้รับจ้างและดำเนินการติดตั้ง RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน แล้วเสร็จตามแผนประจำปี 2. เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า และบริหารจัดการตู้สินค้า

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง หลังเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ไม่มีผู้สนใจประมูลเครื่องมือยกขนหลัก ระยะที่ 1-2	4	3	12	- ตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุม มากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมบริหารจัดการตู้สินค้าและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือ	4	3	12	- ตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุม มากที่สุด	-	3x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO)

1. งานจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG : FULLY ELECTRIC) จำนวน 2 คัน และจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (RTG) จำนวน 4 คัน

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	เม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา (รวมขั้นตอนเสนอ รวค. เพื่อทราบเงื่อนไขการจัดหา)	ก.ค. - ก.ย.65													-	ท่าเรือแหลมฉบัง
2.	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560															
3.	คณะกรรมการฯ พิจารณาผลฯ															
4.	ขออนุมัติผู้ชนะต่อผู้มีอำนาจอนุมัติ															
5.	เสนอ รวค. เพื่อทราบผลผู้ชนะ											...				
6.	ลงนามในสัญญา															
7.	ผู้รับจ้างดำเนินการฯ ระยะเวลาดำเนินการ (450 วัน)														182.756	

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	เม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
7.	ผู้รับจ้างดำเนินการฯ ระยะเวลาดำเนินการ (450 วัน)														548.268	ท่าเรือแหลมฉบัง

2. งานจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในโครงการฯ และท่าเทียบเรือ และจ้างเหมาบริการจัดการตู้สินค้า รวมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ภายในโครงการฯ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566-2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	เม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ผู้รับจ้างดำเนินการฯ (ระยะเวลาการจ้าง 5 ปี)														359.018	

3. จัดหาสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดิน พร้อมอุปกรณ์ สำหรับเครื่องมือทุ่นแรงภายในโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	เม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา (รวมขั้นตอนเสนอ รวค. เพื่อทราบเงื่อนไขการจัดหา)	ก.ค.- ก.ย.65													-	ท่าเรือแหลมฉบัง
2.	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหาร พัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560															
3.	คณะกรรมการฯ พิจารณาผลฯ															
4.	ขออนุมัติจัดหาต่อผู้มีอำนาจอนุมัติ															
5.	เสนอ รวค. เพื่อทราบผลผู้ชนะ															
6.	ลงนามในสัญญา															
7.	ผู้รับจ้างดำเนินการฯ (ระยะเวลา 120 วัน)														6.700	

ผู้จัดทำแผน : นายพิสิษฐ์ วงษ์ต่างตา
ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 สำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง
โทร. 22 471

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2567) ของ กทท.

**ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1**

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีรชาติ พุทธิรักษา (ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือแหลมฉบังได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ภายใน ทลช. และได้รับการรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 1 มาตั้งแต่ปี 2551 และปัจจุบัน ทลช. สามารถยกระดับมาตรฐานระบบ PSHEMS เป็นระดับที่ 2 โดยได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2564 ซึ่งใบรับรองมีอายุ 3 ปี โดยการดำเนินงานต่างๆ ของ ทลช. จำเป็นต้องมีการพัฒนา และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ และให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อให้การดำเนินงานของท่าเรือ เกิดการปฏิบัติงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัย 2. เพื่อพัฒนาทักษะการจัดการความปลอดภัยของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับป้องกันเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องทั้งด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมป้องกันไม่ให้เกิดมลพิษจากการดำเนินงานของท่าเรือสู่สิ่งแวดล้อม 3. เพื่อตระหนักถึงการดำเนินงานในระบบ PSHEMS ของ ทลช. ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 รวมถึงสอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อเสนอแนะอื่นๆ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 5 การดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพด้านคุณภาพของการให้บริการภายในท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศและหลักเกณฑ์ต่างๆ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 2. ดำเนินการตรวจติดตามระบบฯ จากผู้แทน PEMSEA 3. ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 4. ดำเนินการต่ออายุใบรับรองทุก 3 ปี 5. ดำเนินการปรับปรุงเอกสาร ทบทวนนโยบาย ปีละ 1 ครั้ง 6. อบรมพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบฯ

ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 – 2567
งบประมาณ	งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 และ 2567 1.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 0.500 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 0.500 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2 ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับใบรับรองระบบ PSHEMS Level 2	ความสามารถในการบริหารจัดการ ได้เป็นส่วนใหญ่ในส่วนที่นัยสำคัญ (3)	ไม่เกิดการหยุดชะงัก ของการ ให้บริการหรือการใช้บริการของลูกค้า (1)	3	ดำเนินการตามข้อกำหนด ของระบบ PSHEMS อย่าง เคร่งครัด	-	1
ไม่ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS Level 2	ความมั่นใจว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นซ้ำ 50% (1)	ไม่เกิดการหยุดชะงักของการให้บริการ หรือการใช้บริการของลูกค้า (1)	1	ดำเนินการตามข้อกำหนด ของระบบ PSHEMS อย่าง เคร่งครัด	-	1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
(Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการทบทวนเอกสารระบบ PSHEMS เกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำเอกสารเข้าระบบ OA														0.500/ปี	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	จัดทำแผนการตรวจติดตามภายในและดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบ PSHEMS ระดับ 2 และรวบรวมแบบใบแจ้งข้อสังเกตการตรวจติดตาม (Observation) จากกลุ่มผู้ตรวจ															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานและสถิติที่เกี่ยวข้อง ประสานผู้แทนจาก PEMSEA และรับการตรวจติดตาม PSHEMS Surveillance Audit															
4	รายงานผลการดำเนินงานของระบบ PSHEMS ให้คณะกรรมการบริหารระบบ PSHEMS ทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการดำเนินงานฯ															
5	ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2															

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
(Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการทบทวนเอกสารระบบ PSHEMS เกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำเอกสารเข้าระบบ OA														0.500/ปี	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2	จัดทำแผนการตรวจติดตามภายในและดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบ PSHEMS ระดับ 2 และรวบรวมแบบใบแจ้งข้อสังเกตการตรวจติดตาม (Observation) จากกลุ่มผู้ตรวจ															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานและสถิติที่เกี่ยวข้อง ประสานผู้แทนจาก PEMSEA และรับการตรวจติดตาม PSHEMS Renewal Audit															
4	รายงานผลการดำเนินงานของระบบ PSHEMS ให้คณะกรรมการบริหารระบบ PSHEMS ทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการดำเนินงานฯ															
5	ผ่านการตรวจติดตามและได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2															

ผู้จัดทำแผน : นางจิรนนท์ กองจินดา

ตำแหน่ง : หัวหน้าหมวดตรวจสอบสินค้า 2 ผจส.กทท.

โทร. : 22 243

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	การปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือโท ลือชัย แดงสากล (ผู้อำนวยการฝ่ายการร่องน้ำ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงมีสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมท่าเรือและการเดินเรือ ซึ่งมีความสำคัญต่อการสนับสนุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้น การรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตลอดเวลา ทำให้เรือขนส่งสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรม ขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกได้อย่างสะดวก ต่อเนื่อง และปลอดภัย
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตลอดเวลา
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 2 ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และหน้าท่าเทียบเรือ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือภายในท่าทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรม ขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างสะดวก ต่อเนื่องและปลอดภัย
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ฝ่ายการร่องน้ำ (ฝน.) เป็นผู้ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนโดยใช้กลุ่มเรือขุดประจำที่ (Stationary Dredgers) เป็นเรือขุดการขุดลอกทางเดินเรือท่าเรือกรุงเทพ (Fairway) และใช้กลุ่มเรือสันดอน (Trailing Suction Hopper Dredgers) เป็นเรือขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) และร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือแหลมฉบัง (Fairway)
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	1 ตุลาคม 2566 – 30 กันยายน 2567
งบประมาณ	งบทำการ 190.700 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 95.600 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 95.100 ล้านบาท) - งบประมาณประจำปี 190.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 95.000 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 95.000 ล้านบาท) - งบทำการเพิ่มเติม สำหรับพัฒนาศักยภาพบุคลากร ปีงบประมาณ 2566 = 0.600 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 0.100 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567 : การขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) ให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ท่าเรือกรุงเทพให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (-8.5 MSL) (60 % ของพื้นที่ร่องน้ำทางเดินเรือ) : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ท่าเรือแหลมฉบังให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (ขั้นที่ 1, 2 = - 16 MSL) (60 % ของพื้นที่ร่องน้ำทางเดินเรือ)

การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เรือออกปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามแผนการชุดลอก ฝ่ายการร่อนน้ำ	2	4	8	- จัดแผนการซ่อมบำรุงเรือและ การจัดซื้ออะไหล่ให้สมบูรณ์	งบประมาณอยู่ในกรอบวงเงิน จัดสรรตามแผน	4

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการปฏิบัติงานชุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมและรวบรวมข้อมูลจัดทำแผน														95.000	ฝ่ายการร่อนน้ำ
2	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 1															
3	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 2															
4	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 2															
5	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 2 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 3															
6.	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 3															
7.	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 3 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 4															
8.	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 4															
9.	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 4 และ ประชุมจัดทำแผนการชุด และเตรียม รวบรวมข้อมูล ในปีงบประมาณต่อไป															
6	ฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย และขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ														0.100	ฝ่ายการร่อนน้ำ/ ฝ่ายบริหาร
7	หลักสูตรพื้นฐานการชุดลอกและการใช้ เครื่องมือในการชุดลอกจากต่างประเทศ														0.500	ทรัพยากรบุคคล

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมและรวบรวมข้อมูลจัดทำแผน														95.000	ฝ่ายการร่อนน้ำ
2	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 1															
3	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 2															
4	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 2															
5	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 2 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 3															
6.	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 3															
7.	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 3 และประชุมจัดทำแผนการชุดครั้งที่ 4															
8.	กำหนดเรือชุดลอกตามแผนครั้งที่ 4															
9.	ตรวจสอบการชุดลอกจากแผนที่สำรวจ สรุปผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 4 และ ประชุมจัดทำแผนการชุด และเตรียม รวบรวมข้อมูล ในปีงบประมาณต่อไป															
6	ฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย และขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ														0.100	ฝ่ายการร่อนน้ำ/ ฝ่ายบริหาร ทรัพยากรบุคคล

ผู้ประสานงาน : เรือโทสิริรัฐ เทพานวล
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการชุดลอก
โทร. : 5261

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางจิตา พยัคฆ์ (ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562 มีมติรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และพื้นที่สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราชตามที่ สศช. เสนอ ทั้งนี้ ภายใต้ผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาดังกล่าวมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (คค.) ภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน พ.ศ. 2562-2565 และมีโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่ม (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) วงเงินงบประมาณ 5,471 ล้านบาท เป็นโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนและมีความพร้อมดำเนินการได้ทันทีในปี 2562 (Quick win) บรรลุด้วย กทท. ได้ดำเนินการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง (ทรน.) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กรและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี และสั่งการของปลัดกระทรวงคมนาคมในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยแบ่งกิจกรรม/ลำดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ ทรน. ในปีงบประมาณ 2562-2567 เป็น 3 กิจกรรมสำคัญ ได้แก่ (1) การปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือที่ 1-2 (2) การติดตั้งยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1-2 และ (3) การก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่ 1 และ 2 กทท. ได้ดำเนินการโดยมอบหมายให้ฝ่ายการช่าง (ฟช.) จัดเจ้าหน้าที่วิศวกรที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบวิศวกรรมควบคุมประเภทวิศวกร สาขาวิศวกรรมโยธา เพื่อเข้ามาทำการสำรวจความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการให้บริการของท่าเทียบเรือ ทรน. ตามระเบียบและประกาศของกรมเจ้าท่า เนื่องจากท่าเทียบเรือและยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1-2 ของ ทรน. มีอายุการใช้งานประมาณ 18 ปี ซึ่งอาจส่งผลให้โครงสร้างของท่าเรือและส่วนต่างๆเกิดความเสียหาย ทั้งนี้ ฟช. และ สทภ. ได้ดำเนินการจ้างผู้รับจ้างมาสำรวจ ตรวจสอบสภาพทางกายภาพโครงสร้างท่าเทียบเรือ และโครงสร้างอาคาร ทรน. พร้อมข้อเสนอแนวทางการแก้ไขแล้ว ซึ่งจากผลการสำรวจและประเมินความแข็งแรงโครงสร้างท่าเทียบเรือที่ 1-2 พบว่า เกิดความเสียหายเนื่องจากการแตกร้าวและชำรุด ความชื้นเข้าสู่ชั้นเหล็กเสริมก่อให้เกิดสนิม มีผลต่อการรับน้ำหนักโครงสร้างจึงต้องดำเนินการซ่อมแซมความเสียหายโครงสร้างท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงได้มีข้อสรุปให้ดำเนินการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1 เพื่อซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดและเพิ่มขีดความสามารถให้ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาด 12,000 DWT. (จากเดิม 500 GT หรือ 1,000 DWT.) ได้ พร้อมทั้งเปลี่ยนยกกันกระแทกให้มีขนาดใหญ่ขึ้น (จำนวน 35 ชุด) สำหรับท่าเทียบเรือที่ 2 จะดำเนินการซ่อมแซมโครงสร้างที่ชำรุด และเปลี่ยนยกกันกระแทกในส่วนที่ชำรุด (จำนวน 2 ชุด) เพื่อให้มีความปลอดภัยในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 12,000 DWT. ทั้ง 2 โครงการได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2562-2563

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	สำหรับกิจกรรมที่ 3 การก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้าเป็นโครงการที่เสริมสร้างศักยภาพของท่าเทียบเรือและยกระดับการให้บริการของ ทรน. ในระยะยาว เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรองรับต่อการขยายตัวในส่วนของอุตสาหกรรมท่าเรือ โลจิสติกส์ และการค้า ระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าว ยังเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการส่งเสริมให้ ทรน. สามารถเป็น ประตูก้าหลักทางชายฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงการขนส่งสู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC ตลอดจนตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของประเทศ
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อให้ ทรน. เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐาน สามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐในการพัฒนาประเทศ และสนับสนุนการเป็นประตูการค้าหลักทางด้านชายฝั่งทะเล อันดามันและกลุ่มประเทศ BIMSTEC 2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และสร้างความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของเจ้าหน้าที่และบุคคลอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการปฏิบัติงานในท่าเทียบเรือ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการพัฒนา/ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละท่าเรือ (Infrastructure)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อพัฒนาศักยภาพของการท่าเรือระนองให้มีความสามารถในการรองรับการปฏิบัติการและปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. เป็นผู้ดำเนินการโครงการโดยการจ้างบริษัทผู้รับเหมามาดำเนินงานตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้ 1. จัดทำแบบก่อสร้าง / กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดทำ 2. ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 3. ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา 4. ดำเนินการก่อสร้าง / รอรับของ และตรวจรับ 5. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	1 ตุลาคม 2566 – 30 กันยายน 2567
งบประมาณ	ปีงบประมาณ 2567 = 135.514 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง - ปีงบประมาณ 2565 : บริษัทที่ปรึกษาฯ ดำเนินการสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง แล้วเสร็จ - ปีงบประมาณ 2566 : สผ. รับรองผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	<u>งานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1</u> - ปีงบประมาณ 2566 : นำเสนอโครงการ พร้อมขออนุมัติงบประมาณในการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี : จัดทำร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี : จัดทำรายงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานฯ แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี - ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการอนุมัติงบประมาณในการดำเนินโครงการ : ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จ : ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จ <u>งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรง</u> - ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และทำสัญญา (Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนัก ไม่น้อยกว่า 35 ตัน) (งานส่วนแรก) - ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการติดตั้งและรับมอบ Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 ตัน (งานส่วนแรก) แล้วเสร็จ
--	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. บริษัทที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานผลการสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง (ปีงบฯ 2564) ลำช้า	(1) M	(5) U	5	เร่งติดตามงานบริษัทที่ปรึกษาฯ ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการปี 2564 ต่อเนื่องจนถึงปี 2565		0
2. ความล่าช้าจากการนำเสนอผลการศึกษาต่อผู้บริหาร กทท. เพื่อขอความเห็นชอบ	(1) M	(5) U	5	- กำหนดกรอบเวลา/แผนปฏิบัติงานให้ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการ	-	0
3. ความล่าช้าจากการนำเสนอผลการศึกษาต่อ สผ. เพื่อขอความเห็นชอบ	(3) M	(5) U	15	- ติดตามงานบริษัทที่ปรึกษาฯ ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการ - ประสาน สผ. เพื่อขอความเห็นชอบ	-	0
4. ความล่าช้าที่เกิดจากการดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณดำเนินโครงการ	(1) M	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/แผนปฏิบัติงานให้ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการ	-	0
5. ร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1 และงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานฯ	(5) K	(5) Y	25	- การคัดเลือกกรรมการตรวจรับงาน - กำหนดกรอบเวลา/แผนปฏิบัติงานให้ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการ	-	0
6. ความล่าช้าที่เกิดจากการดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเครื่องมือทุนแรง	(1) M	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/แผนปฏิบัติงานให้ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการ	-	0

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง

1. งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2564												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำร่างขอบเขตงานจ้างและ กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและทำสัญญา	ก.ค. – ก.ย. 63													27.499 การดำเนินงานล่าช้า จ่ายค่าดำเนินงานได้ 50%	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง
2	ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม															
3	การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ			 5.499					 5.499				 8.249			

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ต.ค. – ก.ย. 64													27.499 การดำเนินงานล่าช้า จ่ายค่าดำเนินงานได้ 50%	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง
2	การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ												 27.499			
3	บริษัทที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานสำรวจฯ และผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง เสนอ สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง														-	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	สผ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณา ให้ความเห็นชอบผลการศึกษา														-	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง

2. งานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ขอจัดสรรงบประมาณงานก่อสร้าง ระยะที่ 1 จากการผลศึกษา Detail Design														-	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง
2	ขอจัดสรรงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 จากการ ผลศึกษา Detail Design															
3	ร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้าง ระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้าง ผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1											- - -	- - -	- - - 		
4	ร่างงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานฯ											- - -	- - -	- - - 		

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ขอจัดสรรงบประมาณงานก่อสร้าง ระยะที่ 1 จากการผลศึกษา Detail Design														-	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง
2	ขอจัดสรรงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 จากการ ผลศึกษา Detail Design															
3	ร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้าง ระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้าง ผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1															
4	ร่างงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงานฯ															

3. งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	อทร. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษา ความคุ้มค่าทางธุรกิจ และเหตุผล ทางวิศวกรรมในการดำเนินการจัดซื้อ พร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงของ สทภ. (Mobile Harbour Crane)														-	
2	คณะทำงานเพื่อศึกษาความคุ้มค่าทาง ธุรกิจฯ เสนอข้อมูลและรายงาน ต่อ อทร.															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและทำสัญญา สำหรับ Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 ตัน (ล่าช้ามาจากปี 2564)														-	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรง (Mobile Harbour Crane ขนาดยก น้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 ตัน) (ล่าช้ามาจากปี 2564)														135.514	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค / ฝ่ายการช่าง

ผู้จัดทำแผน : นางฐิตา พยัคฆ์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค

โทร. : 5421

ปรับปรุงล่าสุด 21 ก.ค. 2565

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 1

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.2	พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตู้สินค้าถ่ายลำเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยเพิ่มปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะทำให้สายการเดินเรือสามารถสร้าง Network Connectivity ได้ และใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการในการลดระยะเวลาขนส่งและต้นทุนในการดำเนินงาน อีกทั้งยังส่งผลดีในระยะยาวต่อท่าเรือแหลมฉบังในเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งที่ผ่านมา พบว่า ตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีสัดส่วนเพียง 1% ดังนั้น หากมีการกำหนดค่าภาระที่ชัดเจนของการให้บริการสินค้าถ่ายลำ การขยายเวลายกเว้นค่าฝากเก็บตู้สินค้าถ่ายลำ และการผ่อนปรนกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดต่างๆ ก็จะเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญที่จะทำให้ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำและตู้สินค้านำผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มสูงขึ้น
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อเป็นการยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port และพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 1 ปริมาณตู้สินค้านำผ่านท่าเรือแหลมฉบังรายปี เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น Top 10 World Class Gateway Port - ตัวชี้วัดที่ 7 อัตราการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อพัฒนาศักยภาพของการท่าเรือแหลมฉบังให้สามารถรองรับปริมาณของตู้สินค้าถ่ายลำที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	จัดประชุมทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า หน่วยราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ (กรมศิลปากร กรมวิชาการเกษตร สำนักงานอาหารและยา กรมการปกครอง ฯลฯ) เพื่อทำความเข้าใจและผ่อนปรนกฎระเบียบไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการทำ Transshipment ของสายเรือต่างๆ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ได้แนวทางการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลัง การจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถปรับเปลี่ยน กฎระเบียบให้เอื้อต่อกิจกรรมการขนส่งสินค้าถ่ายลำได้	4	5	20	สร้างความเข้าใจให้หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบูรณาการ ร่วมกัน	-	15

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	เม.ค.	เม.ย.	พ.ค.	เม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	จัดทำหนังสือเพื่อขอหารือแนวทางเกี่ยวกับการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ กับกรมศุลกากร														-	ท่าเรือแหลมฉบัง
2.	จัดประชุมกับกรมศุลกากรเพื่อขอหารือแนวทางเกี่ยวกับการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภท ถ่ายลำ															
3.	จัดทำสรุปผลการหารือแนวทางเกี่ยวกับการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ															

ผู้จัดทำแผน : นายอรรถจัน ตันติเวชกุล

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 10 สำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. 038-409471

ยุทธศาสตร์ที่ 2

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือกรุงเทพ
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวีระยุทธ สว่างแจ้ง (ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการ ตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.3	สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) เพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้าจากต่างประเทศ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า อันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรม และการ ค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบันสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือกรุงเทพได้มีการหารือแนวทางร่วมกันให้มีการจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีมากกว่าคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) ตามที่กรมศุลกากรระบุไว้หลักๆ คือ การได้รับยกเว้นอากรทั้งขาเข้า ขาออก รวมถึงภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0 โดยเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของเขตปลอดอากรซึ่งประกาศโดยกรมศุลกากร นอกจากนี้ สำหรับผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรบางพื้นที่ ยังจะได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือวัตถุภายในราชอาณาจักร ซึ่งนำเข้าไปในเขตปลอดอากร เพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร โดยโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ อาทิ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตัวแทนผู้นำเข้าและส่งออก ที่ต้องการให้มีกิจกรรมดังกล่าวภายในเขตท่าเรือ เนื่องจากเป็นทำเลที่มีความเหมาะสมในการประกอบการในเชิงพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ได้ อีกทั้งเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองหลวง มีความสะดวก ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้บริโภค กลุ่มธุรกิจ SME Startup และ e-Commerce โดยสามารถทำพิธีการนำเข้า ส่งออกภายในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ทันที ซึ่งเป็นการส่งเสริมด้านการค้าและการลงทุน และสามารถเพิ่มรายได้ให้กับ กทท. และ ทกท. ในอนาคตอย่างยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีประสิทธิภาพ เกิดการต่อยอดทางธุรกิจนำเข้าและส่งออก ท่าเรือกรุงเทพจึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเป็นการตอบสนองนโยบายของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และสนองตอบต่อความต้องการของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน โดยโครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นโครงการที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจในวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร รองรับยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการ ตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน สอดคล้องกับกลยุทธ์ที่ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน นอกจากนั้น โครงการดังกล่าวยังสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการศูนย์กระจายสินค้า (Multi-modal & Distribution center) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานให้กับพนักงานที่จะต้องรองรับกับบริการใหม่ๆ ในอนาคต

วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 8 ส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณผู้สินค้า ผ่าน กทท. - ตัวชี้วัดที่ 11 จำนวนเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจในอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	แนวที่ 1 กทท. ดำเนินการเอง ดังนี้ - กทท. ใช้งบประมาณเพื่อปรับปรุงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น รั้ว กล้อง CCTV และ ระบบต่างๆ ตามข้อกำหนดของกรมศุลกากร และรองรับผู้ประกอบการที่มาใช้บริการ - กทท. ขออนุญาตจัดตั้งเขตพื้นที่ Free Zone จากกรมศุลกากร - กทท. กำหนดอัตราค่าเช่าและสรรหาผู้ประกอบการในพื้นที่ Free Zone - ทดสอบระบบการให้บริการ และประชาสัมพันธ์การให้บริการ Free Zone แนวที่ 2 กทท. ให้เอกชนเข้าพื้นที่ เพื่อประกอบการ Free Zone ดังนี้ - กทท. กำหนดอัตราค่าเช่าและระยะเวลาที่เหมาะสม - กทท. ดำเนินการสรรหาเอกชนเข้าพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากร ททท. - เอกชนปรับปรุงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น รั้ว กล้อง CCTV และ ระบบต่างๆ ตามข้อกำหนดของกรมศุลกากร และรองรับผู้ประกอบการที่มาใช้บริการ - เอกชนขออนุญาตจัดตั้งเขตพื้นที่ Free Zone จากกรมศุลกากร - ทดสอบระบบการให้บริการ และประชาสัมพันธ์การให้บริการ Free Zone
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	25.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ได้รับการจัดสรรงบประมาณ และขออนุมัติการปรับปรุงพื้นที่ฯ ปีงบประมาณ 2567 ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ และขออนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะ เกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การพิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อเป็นเขตปลอดอากร ที่เหมาะสมยังไม่ระบุพื้นที่ชัดเจนส่งผลให้การดำเนินการล่าช้า	E3	K3	E3x K3 ปานกลาง	ประชุมพิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อ เป็นเขตปลอดอากรเป็นลำดับแรก ก่อนดำเนินการในด้านอื่นๆ	-	E3x K2 ต่ำ
การพิจารณาการดำเนินการเขตปลอดอากรควรดำเนินการเอง หรือหาผู้เช่าพื้นที่เพื่อมาดำเนินการ	F3	V4	F3xV4 ปานกลาง	พิจารณาการดำเนินการ ควร ดำเนินการเอง หรือหาผู้เช่าพื้นที่มา ดำเนินการ	-	F-3xV3 ปานกลาง
การจัดตั้ง การขอเป็นผู้ประกอบการหรือขอเปิดเขตปลอดอากร อาจจะล่าช้ากว่าที่กำหนดเนื่องจากไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่กรมศุลกากรกำหนด	M1	AH3	M1 x AH3 ต่ำ	การจัดตั้ง การขอเป็นผู้ประกอบ การหรือขอเปิดเขตปลอดอากรควร ศึกษาและทำความเข้าใจกับ ประกาศของกรมศุลกากร	-	M1 x AH2 ต่ำ
การปรับปรุงคลังสินค้า และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกอาจมี ความล่าช้าส่งผลทำให้ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจ	K2	K2 x Y3	K2 x Y3 ต่ำ	จัดทำแผนการปรับปรุงคลังสินค้า และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก	-	K1 x Y2 ต่ำ

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	เสนอของบประมาณดำเนินการจัดตั้ง เขตปลอดอากร															ทกท./ฟส.
2	ขออนุมัติปรับปรุงพื้นที่ฯ ดำเนินการ ตามระเบียบพัสดุ															ทกท./ฟส.
3	ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่เพื่อจัดทำเขต ปลอดอากร															ฟส./ฟช./ ฟทส./ฟง.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่เพื่อจัดทำเขต ปลอดอากรและเสนอขออนุมัติจัดตั้ง เขตปลอดอากรกับกรมศุลกากร															ทกท./ฟส./ ฟง.
2	เสนอขออนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากร กับกรมศุลกากร															ทกท.
3	เสนอขอเปิดดำเนินการเขตปลอดอากร กับกรมศุลกากร															ฟช.

ผู้จัดทำ : นายพงศ์ธร ชิดสนธิ์

ตำแหน่ง : อกคส.

โทร. : 3445

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดพร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ปัจจุบัน กทท. ได้มีการแบ่งกลุ่มลูกค้าที่สร้างรายได้ให้แก่ กทท. ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทสายเรือ/ตัวแทนสายเรือ กลุ่มเจ้าของสินค้า/ตัวแทนนำเข้า-ส่งออกสินค้า กลุ่มผู้ประกอบการใช้บริการ กลุ่มผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ ทลน. และกลุ่มผู้เช่าคลังสารเคมีฯ ซึ่งในปัจจุบันธุรกิจมีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูง เกิดส่วนแบ่งการตลาดของ กทท. (Market Share) ไปยังท่าเรือเอกชน ในการนี้ กทท. จำเป็นต้องให้ความสำคัญแก่กลุ่มลูกค้าที่สร้างรายได้มูลค่าที่สูง เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าให้เกิดความประทับใจ อำนวยความสะดวกในการประสานงานต่าง ๆ ภายใน กทท. รับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อนำมาพัฒนาในการให้บริการ รวมทั้งมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการและหาแนวทางเพื่อให้บริการที่เหนือความคาดหวังแก่ลูกค้าได้ เพื่อเป็นการรักษารฐานลูกค้าและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	- พัฒนาแนวทางการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าโดยเฉพาะการบริหารกลุ่มลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PT Key Account) - รักษารฐานลูกค้าและส่วนแบ่งการตลาดของ กทท. - ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 8 ส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณตู้สินค้า ผ่าน กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. สามารถรักษารฐานลูกค้าและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของ กทท. ได้รับความยั่งยืนในเชิงธุรกิจ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	คณะทำงานบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. ร่วมกับ ผู้รับผิดชอบลูกค้า ของ ฝพต. ทกท. และ ทลน. จัดกิจกรรมตามแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญฯ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	2 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2567)
งบประมาณ	2 ล้าน (ปีงบประมาณ 2566 = 1.0 ลบ./ ปีงบประมาณ 2567 = 1.0 ลบ.)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 – 2569 ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
กฎระเบียบของ กทท. ไม่เอื้ออำนวยต่อการพิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ลูกค้ารายสำคัญ	M (4)	C (5)	20	คณะกรรมการบริหารจัดการลูกค้ารายสำคัญของ กทท. ร่วมพิจารณาหาแนวทางสิทธิพิเศษแก่ลูกค้ารายสำคัญ	-	4 (L2 x I2)

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566 -2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	จัดประชุมคณะกรรมการบริหารลูกค้าเพื่อทบทวนเพิ่มเติมรายชื่อลูกค้ารายสำคัญของ กทท.													ปี 66 = 1.000 ปี 67 = 1.000	คณะกรรมการบริหารลูกค้าร่วมกับ ททท./ทลฉ./ ฝพต.
2.	จัดทำแผนและกิจกรรมบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท.														
3.	ดำเนินการตามแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท.														
4.	สรุปผลและรายงานผลต่อผู้บริหาร กทท.														

ผู้จัดทำ : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดพร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ปัจจุบันโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ของ ทลธ. มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งผู้โดยสารที่มาทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น – ลงจากแคร่รถไฟ ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการให้ความสนใจเข้าใช้บริการการขนส่งทางรถไฟมากขึ้นตามลำดับ โดยการเลือกใช้ บริการขนส่งผู้โดยสารที่มาทางรถไฟ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการตัดสินใจของลูกค้า ได้แก่ แผนการเดินทางรถไฟและการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น – ลงแคร่รถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แผนการขนส่งของผู้ประกอบการไอซีดี และผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่นๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการใช้บริการที่ กทท. ได้กำหนดไว้ ในการนี้ แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO) เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการตลาดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเน้นการสื่อสาร สร้างการรับรู้ สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการรายใหม่ และสนับสนุนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศ และในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เน้นการสื่อสาร สร้างการรับรู้ สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย 2. ช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการรายใหม่ และสนับสนุนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 6 สัดส่วน/ปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลังท่ารายปี - ตัวชี้วัดที่ 8 ส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณตู้สินค้าผ่าน กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มประสิทธิภาพให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการรายใหม่ และสนับสนุนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางรางได้มากขึ้น
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. ดำเนินการ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการไอซีดี ลาดกระบัง และผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่นๆ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ปีงบประมาณ 2567
งบประมาณ	งบประมาณ 0.600 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 = 0.300 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2567 = 0.300 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567 : ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การประชาสัมพันธ์การให้บริการในช่องทางโซเชียลมีเดียของ ฝพต. และช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ของ กทท.ไม่ทั่วถึงกลุ่มลูกค้าและผู้ให้บริการ	M (2)	AE (2)	4	ประชาสัมพันธ์การให้บริการในช่องทางโซเชียลมีเดียของ ฝพต. และช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ของ กทท. อย่างสม่ำเสมอ	-	2 (L2 x I1)

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566 - 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมร่วมกับ ทลจ. และ การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแผนการดำเนินงานส่งเสริมการให้บริการฯ													ปี 66 = 0.300 ปี 67 = 0.300	ฝพต./ทลจ.
2	ดำเนินการตามแผนและกิจกรรมส่งเสริมฯ - ประชาสัมพันธ์การให้บริการในช่องทางโซเชียลมีเดียของ ฝพต. และช่องทางการสื่อสารต่างๆ ของ กทท. อย่างต่อเนื่อง - เข้าพบหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ที่เกี่ยวข้อง เพื่อ ส่งเสริมให้มีการ ใช้บริการผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)														ฝพต./ทลจ.
3	ติดตามผลและรายงานผลต่อผู้บริหารตามสายงาน														ฝพต./ทลจ.

ผู้จัดทำ : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชฯ นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	เนื่องจาก กทท. ให้ความสำคัญและสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลโดยเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ กทท. มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0 ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการปฏิบัติงานเพิ่มศักยภาพการขนส่งตู้สินค้าทางน้ำเส้นทางระหว่างท่าเรือกรุงเทพ – ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือชายฝั่ง การส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยผ่านแผนส่งเสริมการตลาดดังกล่าว โดยหนึ่งในกลุ่มเป้าหมายที่มีบทบาทสำคัญ คือ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในลำน้ำเจ้าพระยา ที่จะต้องดำเนินการจัดทำกิจกรรม/กลยุทธ์ด้านการตลาดร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งของ กทท. เพิ่มมากขึ้น โดยการสร้างแรงจูงใจและปรับปรุงระบบการให้บริการให้มีความยืดหยุ่น ให้สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้บริการหันมาเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางน้ำ ดังนั้น การขยายการให้บริการเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าด้วยเรือลำเลียงและชายฝั่งฯ มายัง ทกท. จะเป็นอีกหนึ่งการขับเคลื่อนให้การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงกับการให้บริการชายฝั่งของ ทกท. และ ทลธ. เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่งทางภาคใต้และภาคเหนือ อีกทั้งสอดคล้องกับภารกิจของแผนวิสาหกิจปี 2565 ในการพัฒนาองค์กรเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางลำน้ำเจ้าพระยามายัง กทท. ให้มีการใช้บริการขนส่งตู้สินค้าเพิ่มมากขึ้น 2. เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและสนับสนุนนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ Logistics Cost ของประเทศไทยลดลง โดยการ Shift Mode การขนส่งสินค้าจากระบบถนนที่มีต้นทุนโดยรวมที่สูงมาเป็นการขนส่งทางน้ำโดยเรือเดินทะเลชายฝั่งและเรือลำเลียงที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า 3. การพัฒนาความร่วมมือทางธุรกิจและการขยายการให้บริการใหม่ๆ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 6 สัดส่วน/ปริมาณการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งหลังท่ารายปี - ตัวชี้วัดที่ 8 ส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณตู้สินค้าผ่าน กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพิ่มศักยภาพความได้เปรียบทางธุรกิจ และการส่งเสริมให้มีการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งในทุกท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ กทท. ให้มากขึ้น
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	การร่วมลงทุนกับท่าเรือ/สายการเดินเรือ/พันธมิตรทางธุรกิจที่มีศักยภาพ (Strategic Partnership) เพื่อสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจ และส่งเสริมให้มีการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งในทุกท่าเรือที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทท. ให้มากขึ้น
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2566 - กันยายน 2569
งบประมาณ	0.400 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 : 0.200 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2567 : 0.200 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567 : ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลัง การจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
อัตราค่าบริการที่ไม่สามารถ แข่งขันกับเอกชนได้	M (4)	C (5)	20	ศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งเพื่อกำหนดอัตราค่า ภาระ หรืออัตราค่าบริการ ที่มีความเหมาะสมสามารถแข่งขัน ทางการตลาดและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง	-	4 (L2 x I2)

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมหารือกับหน่วยงาน ททท./ทลฉ. และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ทหารเรือแนวทางส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบ เรือชายฝั่ง กทท. (ททท.+ทลฉ) เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้า													0.200	กธต.
2	กำหนดคู่ความร่วมมือที่เหมาะสมร่วมกับ ททท. และ ทลฉ.เพื่อพัฒนาความร่วมมือ/ลงนามความร่วมมือ อาทิ สายเรือรายใหญ่ ผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ														

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
3	เจรจา/หารือร่วมกับคู่ความร่วมมือที่กำหนดเพื่อรับทราบแนวทาง/ความต้องการใช้บริการ หรือกรอบความร่วมมือที่คู่ความร่วมมือต้องการ และดำเนินกิจกรรมทางด้านการตลาด Business Matching/Focus Group														
4	ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร โดยผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้สื่อวิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์สื่อ Social Media /Website													-	ทกท./ทลณ./กธต.

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2567												งบประมาณ (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมหารือกับหน่วยงาน ททท./คู่ความร่วมมือ และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามการดำเนินงานตามเงื่อนไข การใช้บริการและกรอบความร่วมมือ พร้อมทั้งหารือแนวทาง ส่งเสริมการใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่ง ททท. เพื่อเพิ่ม ปริมาณสินค้าขาออก													0.200	กธต.
2	ดำเนินกิจกรรมด้านการตลาดในลักษณะการเจรจาธุรกิจ/ ประชุมหารือ/ Business Matching/ Focus Group กับ คู่ความร่วมมือหรือพันธมิตรอื่นๆ ที่มีศักยภาพ													-	กธต.
3	ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร โดยผ่านช่องทาง ต่างๆ ดังนี้สื่อวิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์สื่อ Social Media /Website													-	ททท./ทลจ./ กธต.

ผู้จัดทำ : นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	: รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจ ที่เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	: พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการ และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	: ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการบริหารจัดการท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ โดยบริหารกิจการท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งได้รับนโยบายให้บริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง เพื่อสนองนโยบายด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดย กทท. มีหน้าที่ในการให้บริการด้านเรือ สินค้า และตู้สินค้า และอำนวยความสะดวกด้านการค้า ตลอดจนเป็นประจักษ์หลักฐานเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศทางการขนส่งทางน้ำ เพื่อยกระดับและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและการขนส่งให้สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น กทท. จึงได้เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการที่มีคุณภาพได้ตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ให้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการท่าเรือที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทท. จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงคุณลักษณะและคุณสมบัติทั้งหมดของบริการ การเข้าใจความปรารถนาของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน รวมทั้งโอกาสด้านการตลาดในอนาคต กทท. จึงได้มีการจัดทำโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ รวมทั้งทราบปัญหาในการให้บริการด้านต่างๆ โดยนำผลการสำรวจ วิจัยฯ ที่ได้เป็นข้อมูลในการโครงการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ระดับความพึงพอใจ และระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้าที่ได้รับจากการสำรวจในแต่ละปี ถือเป็นปัจจัยนำเข้าที่มีความสำคัญในการนำมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการมองลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric) ซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินธุรกิจให้สามารถครองใจลูกค้าได้ แต่ที่ผ่านมา ผลสำรวจ วิจัยฯ เกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงานการทำงานเรือฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสารและการปฏิบัติของผู้นาองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึงการนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อปรับปรุงการให้บริการให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า 2. เพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจลูกค้าให้เป็นไปตามระดับคะแนนเป้าหมายของ กทท.

ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 9 ความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้ให้บริการ ของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. สามารถนำผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาพัฒนารูปแบบการบริการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นในระยะยาว
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. จัดทำ TOR และนำเสนอผู้บริหารให้ความเห็นชอบ พร้อมทั้งขอจัดสรรงบประมาณการจัดจ้างฯ 2. ขออนุมัติจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง 3. ที่ปรึกษาเสนอแผนการดำเนินงาน และร่างแบบสอบถาม 4. ที่ปรึกษาลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. 5. ที่ปรึกษารวบรวมและวิเคราะห์ผลการสำรวจ 6. ที่ปรึกษาส่งร่างรายงานผลการสำรวจตามจำนวนงวดงานที่กำหนด 7. จัดบรรยายสรุปผลการสำรวจฯ ให้คณะ ผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องทราบ ไม่น้อยกว่า 100 คน 8. สรุปผลความพึงพอใจลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท. เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการเป็นประจำทุกปี
งบประมาณ	14.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 = 7.000 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2567 = 7.000 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน ร้อยละ 100 ปีงบประมาณ 2567 : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน ร้อยละ 100

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
จัดซื้อจัดจ้างล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด	M3	AL4	12	คัดเลือกคณะกรรมการจัดจ้างพัสดุฯ ให้ เหมาะสมกับเนื้อหางาน และจัดทำ TOR ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของ กทท.	จัดซื้อจัดจ้างล่าช้ากว่า แผนที่กำหนด	M3
ได้ผู้รับจ้างที่ไม่มีศักยภาพตรงตามความต้องการ ของโครงการ	M3	AL4	12	เปิดกว้างให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนเข้า ร่วมเสนอราคาได้อย่างหลากหลาย	-	9
การดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ ล่าช้า ไม่เป็นไป ตามระยะเวลาที่กำหนด	E3	AL4	12	จัดทำแผนการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรม ย่อย พร้อมกำหนดส่งงานอย่างละเอียด	-	9
คุณภาพงานของที่ปรึกษาฯ ไม่เป็นไปตาม ข้อกำหนดใน TOR	E3	AL4	12	คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ติดตามการ ดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ อย่างสม่ำเสมอ	-	9
ผลสำเร็จของโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตามผลการดำเนินงานแผน ปรับปรุงการให้บริการทุกไตรมาส	-	9

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.

กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566 -2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1. ที่ปรึกษาลงนามสัญญาจ้าง													ปี 66= 7.000 ปี 67= 7.000	คณะกรรมการจัดจ้างฯ
2. ที่ปรึกษาเสนอแผนการดำเนินงานและ ร่างแบบสอบถาม														คณะกรรมการตรวจรับฯ
3. ที่ปรึกษาลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจของ ผู้ให้บริการ กทท.														คณะกรรมการตรวจรับฯ
4. ที่ปรึกษารวบรวมและวิเคราะห์ผลการสำรวจ														คณะกรรมการตรวจรับฯ
5. ที่ปรึกษาส่งร่างรายงานผลการสำรวจฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)														คณะกรรมการตรวจรับฯ
6. ที่ปรึกษาส่งรายงานผลการศึกษฉบับสมบูรณ์ (Final Report)														คณะกรรมการตรวจรับฯ
7. จัดบรรยายสรุปผลการสำรวจฯ ให้คณะผู้บริหาร และ ผู้เกี่ยวข้องทราบ ไม่น้อยกว่า 100 คน														คณะกรรมการตรวจรับฯ
8. สรุปผลความพึงพอใจลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท. เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.														กชต. ฝพต.

ผู้จัดทำ : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการ และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการบริหารกิจการท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ โดยบริหารกิจการท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งได้รับนโยบายให้บริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง เพื่อสนองนโยบายด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดย กทท. มีหน้าที่ในการให้บริการด้านเรือ สินค้า และตู้สินค้า และอำนวยความสะดวกด้านการค้า ตลอดจนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศทางด้านการขนส่งทางน้ำ เพื่อยกระดับและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและการขนส่งให้สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น กทท. จึงได้เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการที่มีคุณภาพได้ตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการท่าเรือที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทท. จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงคุณลักษณะและคุณสมบัติทั้งหมดของบริการ การเข้าใจความปรารถนาของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน รวมทั้งโอกาสด้านการตลาดในอนาคต กทท. จึงได้มีการจัดทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ รวมทั้งทราบปัญหาในการให้บริการด้านต่างๆ โดยนำผลการสำรวจ วิจัยฯ ที่ได้เป็นข้อมูลในการโครงการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ระดับความพึงพอใจ และระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้าที่ได้รับจากการสำรวจในแต่ละปี ถือเป็นปัจจัยนำเข้าที่มีความสำคัญในการนำมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการมองลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric) ซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินธุรกิจให้สามารถครองใจลูกค้าได้ แต่ที่ผ่านมา ผลสำรวจ วิจัย เกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงานการทำงานฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสารและการปฏิบัติของผู้นำองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึงการนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อปรับปรุงการให้บริการให้ตรงกับความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า 2. เพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจลูกค้าให้เป็นไปตามระดับคะแนนเป้าหมายของ กทท.

ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 9 ความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้ใช้บริการของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในภาพรวมของ กทท.
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ฝพต. จัดทำสรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ 2. ฝพต. ส่งต่อมติฝ่ายบริหาร กทท. พร้อมประเด็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า ไปยังศูนย์ EVM ททท. ทลช. และฝ่ายสนับสนุน 3. ศูนย์ EVM จัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงานมายัง ฝพต. 4. ศูนย์ EVM จัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงานมายัง ฝพต. 5. ฝพต. รวบรวมผลการดำเนินงานการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จากศูนย์ EVM ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบและให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการเป็นประจำทุกปี
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน ร้อยละ 100 ปีงบประมาณ 2567 : ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงาน ร้อยละ 100

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การวางแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพบริการของ กทท. ไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า	M3	AL5	15	นำผลการสำรวจความพึงพอใจ มาใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนฯ และเสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบ	-	9
ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับความคืบหน้าของการดำเนินโครงการที่เพียงพอหรือทันต่อเหตุการณ์	M3	AL4	12	ผพต. ให้งานหน่วยงานต้นสังกัดรายงานผลการดำเนินงานลงในแบบฟอร์มทุกไตรมาส	-	9
ไม่มีการรายงานความผิดปกติ ปัญหา อุปสรรค ในการดำเนินงานแก่ผู้เกี่ยวข้องทราบ	E3	AL4	12	ผพต. รวบรวมผลการดำเนินงาน และ ปัญหา/อุปสรรค เสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เป็นรายไตรมาส	-	9
การรายงานผลการดำเนินงานล่าช้า	E3	AL4	12	ผพต. จัดทำแบบฟอร์มสำหรับการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ส่งให้หน่วยงานต้นสังกัด รายงานกลับมาทุกไตรมาส	-	9
ผลสำเร็จของโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตามผลการดำเนินงานแผนปรับปรุงการให้บริการทุกไตรมาส	-	9

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ฝพต. จัดทำสรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ			■	■										กธต. ฝพต.
2.	ฝพต. ส่งต่อมติฝ่ายบริหาร กทท. พร้อมประเด็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า ไปยังหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง				■										กธต. ฝพต.
3.	หน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงานมายัง ฝพต.					■	■								ศูนย์ EVM ททท. ทลณ. และสายงาน สนับสนุน ของ กทท.
4.	ฝพต. ติดตามผลการดำเนินการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)							■	■	■	■	■	■		กธต. ฝพต.
5	ฝพต. รวบรวมผลการดำเนินการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จากหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบและให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.												■		กธต. ฝพต.

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ฝพต. จัดทำสรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ														กธต. ฝพต.
2.	ฝพต. ส่งต่อมติฝ่ายบริหาร กทท. พร้อมประเด็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้าไปยังหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง														กธต. ฝพต.
3.	หน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงาน มายัง ฝพต.														ศูนย์ EVM ททท. ทลณ. และสายงาน สนับสนุน ของกทท.
4.	ฝพต. ติดตามผลการดำเนินการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)														กธต. ฝพต.
5	ฝพต. รวบรวมผลการดำเนินการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จากหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบ และให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.														กธต. ฝพต.

ผู้จัดทำ : นางวินิตา บุญนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

ท่าเรือแหลมฉบัง
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6 ของท่าเรือแหลมฉบัง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเทียนชัย มุกตึงตรง (ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.2	พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตามมติคณะกรรมการ กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2559 มีมติเห็นชอบการใช้พื้นที่หลังท่า โดยแบ่งส่วน (Zoning) ออกเป็น 7 โซน มีพื้นที่ทั้งหมด 6,341 ไร่ ในส่วนพื้นที่โซน 6 พื้นที่สำหรับชุมชนและสนทนากิจ มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ปัจจุบันมีผู้เช่าใช้ระยะยาว 2 ราย ได้แก่ บริษัท บริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (GENGO) จำนวน 15 ไร่ และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำนวน 209 ไร่ พื้นที่ว่างคงเหลือประมาณ 375 ไร่ แต่ยังมีพื้นที่บางส่วนที่ราษฎรบุกรุกอาศัยอยู่ประมาณ 229 ราย เป็นกลุ่มที่มีเอกสารสิทธิ์ จำนวน 127 ราย และกลุ่มที่อยู่ในที่สาธารณะ จำนวน 102 ราย รวมทั้งมีวัดแหลมฉบังเดิม และโรงเรียนวัดแหลมฉบังอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น กทท. จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ และสำรวจข้อมูลผู้บุกรุกรายเดิมและรายใหม่ให้เป็นปัจจุบัน เพื่อพิจารณาออกแบบการใช้พื้นที่ (Redesign) เพื่อแก้ปัญหาราษฎรผู้บุกรุกไม่ให้พัฒนาไปสู่การเป็นชุมชนแออัดส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งเพื่อรองรับกิจกรรมสนทนากิจที่จะต้อง มีไว้สำหรับรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ของ ทลช.
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ Zone 6 ที่เหมาะสมทั้งทางตรงและทางอ้อม 2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการเชิงลึกด้านการตลาดและด้านเศรษฐศาสตร์ 3. เพื่อทบทวนผลการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นและจัดทำผังการใช้พื้นที่ในระยะยาว 4. เพื่อศึกษารูปแบบ ทางเลือก แนวทางการพัฒนาบริหารจัดการพื้นที่และแผนปฏิบัติการโครงการ 5. เพื่อสำรวจข้อมูลราษฎรในพื้นที่ให้เป็นข้อมูลปัจจุบัน
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 10 อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) : ROA - ตัวชี้วัดที่ 12 จำนวนงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทลช. สามารถบริหารจัดการและใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. ดำเนินการเอง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2567
งบประมาณ	งบทำการปีงบประมาณ 2567 : 10.00 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2567 : เสนอคณะกรรมการ กทท. เห็นชอบผลการศึกษาแนวทางฯ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ไม่มีผู้สนใจยื่นขอเสนอราคาจ้างที่ปรึกษาฯ	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6 ของท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ประกาศแผนการจัดจ้าง		—												10.000	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2.	ร่าง TOR จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง		—													
3.	จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง			—												
4.	ปรึกษาดำเนินการศึกษาแนวทาง				—	—	—	—	—	—	—	—	—			
5.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบผลการศึกษาแนวทาง												—	—		

ผู้จัดทำ : นางสาวนัฐอนันดา จินดาพงศ์เจริญ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22 133

4-110

วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อนำพื้นที่ไปพัฒนาหารายได้เพิ่มให้กับองค์กรระหว่างรอการแก้ไข พ.ร.บ. การทำเรือฯ เพื่อจัดตั้งบริษัทในเครือฯ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 10 : อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) - ตัวชี้วัดที่ 11 จำนวนเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจในอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ - ตัวชี้วัดที่ 12 จำนวนงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. สามารถบริหารจัดการและใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	- ปีงบประมาณ 2566 : จ้างที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมทั้งให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน) - ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อมาพัฒนาโครงการ โดยวิธีการเปิดประมูล
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 5.000 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 5.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : คณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมการกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน) ปีงบประมาณ 2567 : ได้เอกชนที่ผ่านการคัดเลือกโดยวิธีการเปิดประมูลมาลงนามในสัญญาเพื่อมาพัฒนาโครงการ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เอกชนที่สนใจเข้าร่วมประมูลอาจมีคุณสมบัติที่ยังไม่เหมาะสมหรือไม่มีประสบการณ์ในการนำพื้นที่ไปพัฒนาตามแนวทางที่ กทท. กำหนด	M3	AI5	M3xAI5=15	- จัดสัมมนาประเมินความสนใจ (Market Sounding) ของเอกชนผู้ลงทุนที่มีศักยภาพหรือมีความเป็นมืออาชีพ เพื่อดึงดูดให้เข้ามาประมูลพื้นที่ของ กทท.	-	2x3=6
ผลตอบแทนจากการเปิดประมูลพื้นที่ที่ กทท. ได้รับเป็นอัตราที่ไม่เหมาะสม	M3	L4	M3xL4=12	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามาศึกษาความเหมาะสมด้านการเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดที่ กทท. ควรได้รับการเปิดประมูลพื้นที่	-	2x1=2
การพัฒนาโครงการของเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกอาจไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	E3	AI5	E3xAI5=15	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนในการเปิดประมูลพร้อมทั้งให้คำปรึกษากับ กทท. ในการพิจารณาคัดเลือกเอกชน - ในการคัดเลือกเอกชนควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผง. กม. และ ผช. เข้าร่วมเป็นผู้แทนในการคัดเลือก - การจัดทำสัญญาเช่า ควรระบุความรับผิดชอบในกรณีที่เอกชนไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ตามแผนที่กำหนด	-	2x2=4
การพัฒนาโครงการไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./คณะกรรมการ กทท.	M3	P3	M3xP3=9	- การเตรียมความพร้อมข้อมูลตอบในประเด็นต่างๆที่เป็นความเสี่ยงที่ทำให้ไม่ได้รับความเห็นชอบในการพัฒนาโครงการและนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./คณะกรรมการ กทท.	-	1x1=1
การพัฒนาโครงการอาจไม่ประสบความสำเร็จโดยมีคู่แข่งทางธุรกิจมากมาย	M3	AL3	M3xAL3=9	- วางแผนระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด - ออกแบบรูปแบบการพัฒนาพื้นที่และอาคารให้เหมาะสมและสอดคล้องกับทิศทางของสังคมและตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย - วิเคราะห์และทบทวนผลการคาดการณ์ความต้องการของตลาดและจำนวน รวมถึงทิศทางการพัฒนาของกลุ่มคู่แข่งทางธุรกิจ - ขยายกลุ่มลูกค้าเป้าหมายให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายเพื่อกระจายความเสี่ยง - ทบทวนแผนการลงทุนและกรอบงบประมาณการลงทุนของทุกปีอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับสถานการณ์แข่งขันของแต่ละธุรกิจในพื้นที่	-	1x1=1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ ก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ 2560														5.000	ฝพต.
	1.1 ดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ 2560		.....	.....	.....											
	1.2 ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง					.....										
2.	ที่ปรึกษาดำเนินการรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมจัดทำการกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่(ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน) ก่อนเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์															
	2.1 ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report)						.....									
	2.2 ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)							.....	.....							
	2.3 ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)									.....	.....					
3.	กทท. รับมอบรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมการกำหนดเงื่อนไขการสรรหา เอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน)															
4.	คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมการกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน)															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ ก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
5.	คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมการกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน)															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ ก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	การดำเนินการคัดเลือกเอกชนมาพัฒนาโครงการโดยวิธีการเปิดประมูล														-	-
	1.1 แต่งตั้งคณะกรรมการรับและเปิดซองประมูล/คณะกรรมการพิจารณาผลการประมูล		.....													
	1.2 ปิดประกาศประมูลโดยเปิดเผย หรือส่งประกาศไปยังผู้มีอาชีพเกี่ยวกับงานประมูลโดยตรง พร้อมส่งรายละเอียดประกอบการประมูลไปพร้อมกัน			.....												
	1.3 ชี้แจงหรือให้รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการประมูล					.....										
	1.4 คณะกรรมการรับและเปิดซองประมูล						.....									
	1.5 คณะกรรมการพิจารณาผลการประมูล							.....	.....							
	1.6 ประกาศผลการประมูล									.....						
2.	เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกลงนามในสัญญาเพื่อนำพื้นที่มาพัฒนาโครงการฯ										.....					
3.	เอกชนเริ่มนำพื้นที่มาพัฒนาโครงการฯ											.....	.....	.....		

ผู้จัดทำ : นางสาวปานพัย นิติลัทธิ
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
โทร. : 5309

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	ขยายส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจ ที่เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.3	สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ในปี 2561 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยทบทวนโครงการ Dry Port ในภาพรวมของประเทศว่าพื้นที่ใดมีความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเรือบก สำหรับรองรับ รวบรวม และกระจายสินค้า รวมถึงกำหนดผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ซึ่งจากผลการศึกษาฯ ที่ปรึกษา (บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด) ได้มีการจัดลำดับพื้นที่และความเป็นไปได้ในการพัฒนา Dry Port รวมถึงการเปิดให้บริการ Dry Port ดังนี้ ลำดับที่ 1 ท่าบลดอนทราย และท่าบลหนองตึนบก อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567 ลำดับที่ 2 ท่าบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น และท่าบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568 ลำดับที่ 3 ท่าบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2570 ในการนี้ ในปี 2562 สนข. ได้มีการศึกษาโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC โดยมีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา (หรือ ICD ฉะเชิงเทรา) เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชาผ่านจังหวัดสระแก้ว และเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่ EEC และ 3 ท่าเรือ (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด) รวมทั้งส่งเสริมบทบาทให้พื้นที่ EEC เป็นประตูการค้าของกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม 2. เพื่อจัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา 3. เพื่อศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม โดยภาครัฐและรูปแบบการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน รวมถึงศึกษารูปแบบการบริหารจัดการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) ระหว่างสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และท่าเรือหลัก 3 แห่ง (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด) เพื่อเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการในอนาคตต่อไป ดังนั้น ในปี 2563 สนข. จึงได้เสนอแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1. วันที่ 5 ตุลาคม 2563 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้เสนอแนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2563 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งมีมติให้ คค. โดย กทท. ร่วมกับ สกพอ. วางแผนเร่งรัดให้โครงการท่าเรือบก (Dry Port) แล้วเสร็จภายในปี 2567 เพื่อให้ทันต่อการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และนำเสนอ ครม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2563 โดยที่ประชุมมีมติรับทราบผลการประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2563 2. วันที่ 9 ตุลาคม 2563 สนข. ได้เสนอผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ตามที่ คค. เสนอ และมอบหมายให้ คค. ดำเนินการจัดทำภาพรวมแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกันในแต่ละรูปแบบการขนส่งต่อไป

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	3. วันที่ 25 ธันวาคม 2563 ในคราวประชุม กบส. ครั้งที่ 2/2563 มีมติรับทราบ ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2563 และสำหรับการพัฒนาท่าเรือบก มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือกับกรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกันเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือบก กทท. ได้มีการประชุมหารือร่วมกับผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือบกในพื้นที่ จ. ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ต้องพัฒนาเป็นลำดับแรก ทำให้ทราบว่าในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) มีการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ค่อนข้างรุนแรง โดยมีคดีความฟ้องร้อง ต่อศาลปกครองและได้มีการเพิกถอนพื้นที่ดังกล่าวออกไปจากแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของ EEC ขณะนี้อยู่ในกระบวนการของศาลปกครอง ส่งผลให้แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. ยังไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ได้ คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 11/2564 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 มีมติรับทราบรายงานความคืบหน้าการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. บริเวณพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยให้ ฝพต. นำข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ เช่น การนำข้อมูลผลการศึกษาเดิมมาใช้ประโยชน์ ลำดับพื้นที่ที่จะดำเนินการ ก่อน - หลัง และอื่น ๆ ไปประกอบการดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามมติข้างต้น ในปี 2566 และปี 2567 กทท. ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อมาศึกษาการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้น ในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมพิจารณาและเตรียมการสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและบรรลุตามวัตถุประสงค์
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณจังหวัดขอนแก่นเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 11 จำนวนเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจในอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ - ตัวชี้วัดที่ 12 จำนวนงานวิจัยหรือจำนวนธุรกิจที่สามารถนำไปใช้พัฒนาต่อยอดได้
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งมายังท่าเรือได้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ยังช่วยลด ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของระบบการขนส่งสินค้าและดึงดูดผู้ใช้บริการให้เข้ามาใช้บริการมากขึ้นในภูมิภาคและจังหวัดนั้น ๆ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : - ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง - ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ - เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ปีงบประมาณ 2567 : - เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2566) - ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - ดำเนินการสร้าง ความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการจำนวน 7,567 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 จำนวน 17.000 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2567 จำนวน 5.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : - ได้ที่ปรึกษามาดำเนินการ - ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์แล้วเสร็จ ปีงบประมาณ 2567 : - คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการฯ - ออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนฯ และที่ปรึกษาสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยงที่ หลงเหลือ หลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ประชาชนในพื้นที่เกิดการต่อต้าน ทำให้ไม่สามารถจัดหาที่ดินได้	M5	J4	5x4=20	ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	5.0	3x2=6
2. ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากการออกแบบและก่อสร้างโครงการ	M3	D3	3x3=9	บูรณาการด้านการวางแผนการปฏิบัติการก่อสร้าง และควบคุมการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ	-	1x1=1
3. ความล่าช้าในการส่งมอบงาน	E3	J4	3x4=12	ให้ความสำคัญกับการวางแผนการก่อสร้าง และการตรวจสอบและติดตามความคืบหน้าของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	-	2x1=2
4. รูปแบบการคัดเลือกเอกชนสำหรับการร่วมทุน PPP ที่ไม่เหมาะสม	E4	AC4	4x4=16	ดำเนินการศึกษาเอกชนที่มีความเหมาะสม และวางแผนอย่างรอบคอบในการดำเนินการประมูลและคัดเลือกเอกชน	-	2x2=4
5. ความเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายและกฎหมาย	E3	AH3	3x3=9	ประสานงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เป็นผู้กำหนดนโยบายและกฎระเบียบอย่างต่อเนื่อง	-	2x1=2
6. ความล้าสมัยของอุปกรณ์และเทคโนโลยีต่างๆ	K3	W4	3x4=12	พิจารณาเลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องมือ หรือการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ควรจะต้องมีการวางแผน โดยพิจารณาเลือกใช้ระบบต่างๆ ที่มีความยืดหยุ่น สามารถพัฒนาและปรับปรุงได้ในอนาคต	-	1x2=2
7. คุณภาพในการให้บริการที่ไม่เหมาะสม	M3	B3	3x3=9	จัดจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ มีประสบการณ์ที่เหมาะสมและเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการด้านท่าเรือบก หรือลานตู้สินค้า ในการเข้ามาประสานงานและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ	-	1x2=2
8. ปริมาณผู้ให้บริการที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น	M4	C4	4x4=16	ดำเนินการพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มมูลค่าของกิจกรรมภายในท่าเรือบกให้กับผู้ให้บริการ	-	2x2=4

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง															
2	ที่ปรึกษาดำเนินการตามสัญญาจ้างฯ														17.000	
	2.1 ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานขั้นต้น Inception Report															
	2.2 ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานขั้นกลาง Interim Report															
	2.3 ที่ปรึกษาส่งมอบร่างรายงานฉบับ สมบูรณ์ (Draft Final Report) และร่างรายงานสรุปสำหรับผู้ บริหาร															
	2.4 ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานฉบับ สมบูรณ์ (Final Report) และ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
3	เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./ คณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้ความ เห็นชอบรายงานการศึกษาโครงการ พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่ จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์															
4	เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. 2562 4.1 จัดทำหนังสือเสนอรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ ต่อ อทร. เพื่อลงนาม เสนอ คค. พิจารณาให้ ความเห็นชอบ 4.2 คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบ รายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการฯ และส่งเรื่องกลับมายัง กทท. เพื่อเสนอ สคร.															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. 2562 - จัดทำหนังสือเสนอรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ ต่อ อทร. เพื่อลงนาม เสนอ สคร. พิจารณาให้ ความเห็นชอบ															
2	สคร. พิจารณาหลักการของโครงการฯ และความครบถ้วนของข้อมูล หากเห็น ด้วยนำเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ ของโครงการ															
3	คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นชอบ หลักการของโครงการฯ 3.1 กทท. นำเสนอและชี้แจงรายงาน การศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ต่อคณะกรรมการนโยบายฯ 3.2 คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นชอบ หลักการของโครงการฯ 3.3 สำนักงานฯ เสนอโครงการต่อ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ															
4	การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน - จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำร่างประกาศ เชิญชวน /ร่างเอกสารการคัดเลือก เอกชน/ร่างสัญญาร่วมลงทุน/ประเมิน ข้อเสนอของเอกชน/สนับสนุนการ ปฏิบัติหน้าที่ของ กกก.คัดเลือก 1) ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ ร่าง TOR และขออนุมัติงบประมาณ															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
	2) คณะกรรมการฯ จัดทำร่าง ขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้าง ที่ปรึกษาฯ (TOR) 3) ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ตาม ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การจัดซื้อจัดจ้างฯ 2560 4) ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง									.....	.....					
5	ดำเนินการเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่ง อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 5.1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สคค.) เสนอร่าง พ.ร.ฎ. เวนคืนต่อ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) และ ครม. 5.2 ดำเนินการออก พ.ร.ฎ. เวนคืนฯ 5.3 จ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัด กรรมสิทธิ์ที่ดินฯ 5.3.1 คณะกรรมการฯ จัดทำร่าง TOR 5.3.2 ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ตาม ระเบียบกระทรวงการคลังว่า ด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ 2560 5.3.3 ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้างฯ 5.3.4 ดำเนินการสำรวจและจัด กรรมสิทธิ์ที่ดินฯ ระยะเวลาไม่ เกิน 180 วันนับตั้งแต่วันที่ พ.ร.ฎ. บังคับใช้ และต้องแจ้ง ให้เจ้าของทราบล่วงหน้าก่อน เข้าทำการสำรวจไม่น้อยกว่า 15 วัน		.....													
																
																
																
																
																

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
	5.4 จ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ 5.4.1 แต่งตั้ง คกก. กำหนดราคา เบื้องต้น (30 วัน) 5.4.2 ประชุม คกก. กำหนดราคา เบื้องต้น												.....			
6	ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชน ในพื้นที่ (Information Operation : IO)														5.000	

ผู้จัดทำ : นางสาวปานหทัย นิติลัทธิ
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
โทร. : 5309

ยุทธศาสตร์ที่ 3

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 3

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	การศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาบูรณาการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	นายวิวัฒน์ อมริต (ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3	เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3	พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน
กลยุทธ์ที่ 3.1	วางแผนและพัฒนการเงินการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ฝ่ายการเงินและบัญชีเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ของการทำเรือฯ โดยได้รับมอบหมายในการพัฒนาโครงการการพัฒนาบูรณาการการเงินและบัญชีด้วยเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารจัดการองค์กร ด้วยการศึกษารูปแบบหรือแนวทางสากลในการบริหารจัดการการเงินและบัญชี การวางแผนและควบคุมการใช้งบประมาณ รวมถึงการบริหารจัดการองค์กรที่มีการปรับปรุงกระบวนการแบบบูรณาการที่เหมาะสมในการให้บริการของการทำเรือฯ และบริษัทในเครือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพในการบริการรวมถึงการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีการศึกษารายละเอียดในการบริหารจัดการการเงินและบัญชี และการควบคุมการใช้งบประมาณ มีการเปรียบเทียบแนวทาง วิธีการทั้งในและต่างประเทศ การใช้ระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะที่เป็นสากล เพื่อนำเสนอรูปแบบระบบการบริการที่มีการบูรณาการในการวางแผนและการจัดการ การลดผลกระทบจากขั้นตอนการบริการที่อาจเป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขอนามัยของเจ้าหน้าที่ รวมทั้งการประมาณการงบประมาณในการพัฒนาระบบบูรณาการเพื่อการบริหารจัดการการเงินและบัญชี และการควบคุมการใช้งบประมาณ รวมถึงเพื่อการให้บริการแบบอัจฉริยะ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย มีมาตรฐานเป็นสากล ส่งผลให้การดำเนินการบริหารองค์กร การวางแผนการเงินและบัญชี ขั้นตอนการตัดสินใจมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 3.1 : วางแผนและพัฒนการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของ แผนปฏิบัติการ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและบริหารจัดการองค์กร ด้วยการศึกษารูปแบบหรือแนวทางสากลในการบริหารจัดการการเงินและบัญชี การวางแผนและควบคุมการใช้งบประมาณ รวมถึงการบริหารจัดการองค์กรที่มีการปรับปรุงกระบวนการแบบบูรณาการที่เหมาะสมในการให้บริการของการทำเรือฯ และบริษัทในเครือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพในการบริการรวมถึงการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 16 ระดับความสำเร็จในการบริหารจัดการทางการเงิน การลงทุน เพื่อรองรับการดำเนินงานขององค์กร
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การทำเรือฯ มีระบบเทคโนโลยีในการบริหารจัดการด้านการเงินและบัญชีที่ทันสมัย มีมาตรฐานเป็นสากล ซึ่งจะช่วยให้การตัดสินใจในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ มีประสิทธิภาพและมีความน่าเชื่อถือ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ตั้งคณะทำงานศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาบูรณาการการเงินและบัญชีด้วยเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ 2. จ้างเหมาบริการบุคคลภายนอกมาดำเนินการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 9.000 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 9.000 ล้านบาท

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ได้ขอบเขตงานของการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ ปีงบประมาณ 2567 : ระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะที่ได้ออกแบบไว้ ได้รับการบรรจุเข้าสู่แผนพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของ ฝทส.
---	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ความล่าช้าในการส่งมอบงานของบริษัท ที่ปรึกษาฯ	E (3)	U (3)	3x3 = 9	ตรวจสอบและติดตามความคืบหน้าของ แผนการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ	-	1x2 = 2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากุณการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	การดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ (ระยะเวลาการศึกษา 360 วัน) 15 ก.ย. 2565 สิ้นสุด 15 ก.ค. 2566														9.000	ผง.
2	นำผลการศึกษา ที่ได้ ประชุมหารือ ร่วมกับ ผทส. เพื่อหาแนวทางในการ พัฒนาในระบบ IT ต่อไป															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ผง. ร่วมกับ ผทส. ผลักดัน ระบบงานการ พัฒนากุณการการเงินและบัญชีด้วย ระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ เพื่อให้ บรรจุเข้าสู่แผนพัฒนาระบบเทคโนโลยี ดิจิทัลของ ผทส.														N/A	ผง./ผทส.

ผู้จัดทำ : นายวิชัย หทัยภูมิพันธ์
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักบัญชี
โทร. : 5503

ยุทธศาสตร์ที่ 4

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์ (ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 4.1	พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีเป้าหมายในการก้าวไปสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) ยกระดับการให้บริการ โดยการพัฒนากระบวนการพื้นฐานในการปฏิบัติงานต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ให้เป็นระบบท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) ที่มีมาตรฐานสากล ซึ่งจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรในการแข่งขันในธุรกิจท่าเรือ ระบบประตูอัตโนมัติ (Gate Automation) เป็นระบบงานหนึ่งที่เป็นพื้นฐานของระบบท่าเรืออัตโนมัติ โดยจะติดตั้งระบบและอุปกรณ์ ณ ประตูเข้า-ออก จุดต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อใช้ในการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกเขตรั้วศุลกากรตามมาตรฐานความปลอดภัย ISPS CODE นอกจากนี้ระบบมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของ กทท. เช่น ระบบ e-Payment, ระบบ CTMS, ระบบ VCMS เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ในการตรวจสอบข้อมูลสินค้า/ตู้สินค้าที่มากับยานพาหนะ และตรวจสอบยานพาหนะที่เข้ามารับสินค้า/ตู้สินค้า รวมถึงการตรวจสอบการชำระเงินค่ายานพาหนะผ่านท่า ค่าภาระสินค้า/ตู้สินค้าขาเข้าและขาออกโดยอัตโนมัติ
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อให้ ทกท. มีระบบประตูอัตโนมัติใช้งานในการควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบที่มีมาตรฐานสากล สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของแผนวิสาหกิจของ กทท. ในการเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) 2. บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่างๆ ของ กทท. เช่น ระบบ CTMS, VCMS , e-payment เป็นต้น เพื่อใช้ในการตรวจสอบข้อมูลโดยอัตโนมัติ ทำให้เกิดความรวดเร็ว และลดข้อผิดพลาด 3. ลดขั้นตอนและลดเวลาในการปฏิบัติงานโดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation) 4. ยกระดับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISPS CODE และสามารถลดเวลาในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ลงได้ 5. ช่วยลดข้อผิดพลาดจากการคีย์ข้อมูลตู้สินค้าที่ผิดพลาด โดยใช้ระบบตรวจสอบอัตโนมัติแทน
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพจะส่งผลให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการตรวจสอบข้อมูลสินค้า/ตู้สินค้าที่มากับยานพาหนะ และตรวจสอบยานพาหนะที่เข้ามารับสินค้า/ตู้สินค้า รวมถึงการตรวจสอบการชำระเงินค่ายานพาหนะผ่านท่า ค่าภาระสินค้า/ตู้สินค้าขาเข้าและขาออกโดยอัตโนมัติ สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ มีดังนี้ 1. กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบประตูดัชนีมิติของท่าเรือกรุงเทพตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 2. การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประตูดัชนีมิติของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบ การพัฒนา และการนำระบบออกใช้งาน 3. การดำเนินงานต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาออกแบบระบบเพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2563 – 2566
งบประมาณ	งบประมาณ 263.220 ล้านบาท งบประมาณ ปี 2565 : 39,483,000.- บาท งบประมาณ ปี 2566 : 223,737,000.- บาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2564 : ดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 แล้วเสร็จ ปีงบประมาณ 2565-2566 : พัฒนาโปรแกรม ทดสอบระบบ ฝึกอบรมการใช้งานระบบ แล้วเสร็จ 100% นำระบบออกใช้งาน

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- ระหว่างการกำหนดตารางเวลาดำเนินงานโครงการยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อความสำเร็จ ของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2) = 2$
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้อง ขยายเวลาการดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประตูดัชนีมิติของท่าเรือกรุงเทพ	-	$E(1) \times W(2) = 2$

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- กิจกรรมดำเนินงานโครงการมีส่วนที่ พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการดำเนินงาน ให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่ม ีอิทธิพลต่อรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประต ออัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดเงื่อนไขการเชื่อมโยง ข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายใน องค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- ความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะ ต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงที่ เกิดจากการดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประต ออัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กร และภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2)$ = 2
- ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อยืนยันถึงการ ยอมรับหรือการสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วน ของผู้ใช้หรือ ลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประต ออัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง	N/A	$E(1) \times W(2)$ = 2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาระบบประตูดัดโน้ตของท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญา														39.483	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญาและส่งมอบระบบ														223.737	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ผู้จัดทำ : นายวิรัช ศรีภิญโญวณิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3270, 3163

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1								
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์ (ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ)								
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม								
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม								
กลยุทธ์ที่ 4.1	พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร								
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ในปัจจุบันธุรกิจท่าเรือมีการแข่งขันที่สูงขึ้น เนื่องจากมีผู้ประกอบการท่าเรือรายใหม่ก้าวเข้าสู่ตลาด จึงมีการแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดและลูกค้าระหว่างกัน การกำหนดยุทธศาสตร์การตลาด การวางแผนส่งเสริมการตลาด และการบริหารจัดการด้านการตลาด จึงมีความสำคัญและท้าทายผู้ประกอบการท่าเรือในการรักษาลูกค้าไว้ พร้อมทั้งหาโอกาสที่จะเพิ่มลูกค้าในอนาคตหรือสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์การบริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้กับองค์กรได้ดียิ่งขึ้น ท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการท่าเรือ มีการจัดแบ่งกลุ่มการบริการและกลุ่มลูกค้าตามบริบทองค์กร ดังนี้ <table border="1"> <thead> <tr> <th>การบริการหลัก</th><th>กลุ่มของลูกค้า</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">การให้บริการขนถ่ายสินค้า / ตู้สินค้า</td><td>สายเรือและตัวแทนสายเรือ</td></tr> <tr> <td>เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า</td></tr> <tr> <td rowspan="2">การให้บริการพื้นที่</td><td>ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน</td></tr> <tr> <td>ผู้เช่าพื้นที่</td></tr> </tbody> </table> โดยมีระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า เช่น ข้อมูลการใช้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า การเช่าใช้พื้นที่ของลูกค้าจึงจำเป็นต้องนำข้อมูลเหล่านี้มาพัฒนาสารสนเทศสำหรับการตลาด เพื่อสร้างมุมมองที่ตอบสนองและสนับสนุนสำหรับให้หน่วยงานการตลาดของ กทท. ใช้วิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าตามกลุ่มลูกค้าและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์การบริการหลักได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำผลการวิเคราะห์มากำหนดยุทธศาสตร์การตลาด จัดทำแผนการตลาด เพื่อกำหนดทิศทางการตลาด หาโอกาสทางการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร	การบริการหลัก	กลุ่มของลูกค้า	การให้บริการขนถ่ายสินค้า / ตู้สินค้า	สายเรือและตัวแทนสายเรือ	เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า	การให้บริการพื้นที่	ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน	ผู้เช่าพื้นที่
การบริการหลัก	กลุ่มของลูกค้า								
การให้บริการขนถ่ายสินค้า / ตู้สินค้า	สายเรือและตัวแทนสายเรือ								
	เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า								
การให้บริการพื้นที่	ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน								
	ผู้เช่าพื้นที่								
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อนำข้อมูลการให้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า การเช่าใช้พื้นที่ และข้อมูลอื่นๆ ที่ กทท. จัดเก็บรวบรวมไว้แล้วในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาทำการจัดทำสารสนเทศและวิเคราะห์ตามมุมมองของการตลาดได้อย่างเหมาะสม								
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การท่าเรือฯ มีระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า เช่น ข้อมูลการใช้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า การเช่าใช้พื้นที่ของลูกค้า และสามารถนำข้อมูลลูกค้ามาวิเคราะห์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการความคาดหวังของลูกค้าได้อย่างเหมาะสม								

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฟทส.) และหน่วยงานการตลาดของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ร่วมกันกำหนดรูปแบบของระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด พร้อมจัดทำรายละเอียดงบประมาณ จัดทำร่างขอบเขตงาน(TOR) จัดหาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด 2. ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 3. การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบ การพัฒนาและการนำระบบออกใช้งาน 4. การดำเนินงานมีหน่วยงานการตลาดของ กทท. เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาออกแบบระบบเพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2564 - 2566
งบประมาณ	งบประมาณ 5.842 ล้านบาท งบประมาณ ปี 2565 : 2,921,000.- บาท งบประมาณ ปี 2566 : 2,921,000.- บาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2564 : ฟทส. และหน่วยงานการตลาดของการท่าเรือแห่งประเทศไทยร่วมกำหนดรูปแบบของระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด พร้อมจัดทำรายละเอียดงบประมาณ จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR) จัดหาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดแล้วเสร็จ 100% และดำเนินการจัดจ้างจนได้รับจ้าง ปีงบประมาณ 2565-2566 : ดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดแล้วเสร็จ 100% พร้อมนำระบบออกใช้งาน

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ระหว่างการกำหนดตารางเวลาดำเนินงานโครงการ ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อความสำเร็จของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2) = 2$
2. มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้องขยายเวลาการดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด	-	$E(1) \times W(2) = 2$

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
3. กิจกรรมดำเนินงานโครงการมีส่วนที่ พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการดำเนินงาน ให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการอาจจะไม่มี อิทธิพลต่อรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไปกำกับ ได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน อื่น ๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะ ๆ	-	$E(1) \times W(2) = 2$
4. มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะ ต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงที่ เกิดจากการดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2) = 2$
5. ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อยืนยันถึงการ ยอมรับหรือ การสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ ได้จากการดำเนิน โครงการ ในส่วนของผู้ใช้ หรือลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	$E(1) \times W(2) = 2$

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญา														2.921	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญาและส่งมอบระบบ														2.921	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ผู้จัดทำ : นายวิรัช ศรีภิญโญวณิช

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3270, 3163

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS) พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวิทย์ (ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ 4.1	พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้นำระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง รวมถึงการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 (13 ปี) ซึ่งปัจจุบัน กทท. มีแผนการพัฒนาเพื่อปรับปรุงกระบวนการให้บริการของระบบให้ดีขึ้นเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายในการก้าวไปสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) รองรับความต้องการของลูกค้า เช่น การพัฒนาต่อยอดในเรื่องการใช้ Mobile Application ในการ Tracking ข้อมูล การเชื่อมต่อข้อมูลกับ LINE Application การเชื่อมต่อกับ Payment Gateway ของธนาคาร เป็นต้น
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	- เพื่อพัฒนาระบบที่มีกระบวนการทำงานที่ทันสมัย ลดขั้นตอน ลดการใช้กระดาษ - เพื่อให้สามารถใช้งานกับเครื่องคอมพิวเตอร์ PC รุ่นใหม่ที่ กทท. จะจัดซื้อทดแทน ตามวงรอบที่กำหนดในนโยบายการจัดสรรเครื่องคอมพิวเตอร์ของ กทท. - เพื่อปรับปรุงกระบวนการให้บริการลูกค้าที่ทันสมัย
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การบริหารจัดการการให้บริการด้านเรือสินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง รวมถึงการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพให้มีความเหมาะสม รวดเร็ว มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และรองรับการให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ลูกค้าและผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในการใช้บริการ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง รวมถึงการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2568
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 131,390,000 บาท งบประมาณต่อเนื่องปี 2566-2568

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2565-2566 : ดำเนินการของงบประมาณ และขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 จนได้ผู้ชนะการเสนอราคา และจัดทำสัญญา ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 30% ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 50% ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 100%
--	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการ จัดการความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- ระหว่างการกำหนดตารางเวลา ดำเนินงานโครงการยังไม่ได้พิจารณา ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อ ความสำเร็จ ของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่ คุ้นเคยจนต้อง ขยายเวลาการดำเนินงาน มากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบฯ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการ จัดการความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- กิจกรรมดำเนินงานโครงการมีส่วนที่ พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดเงื่อนไขการเชื่อมโยง ข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายใน องค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times W(2)$ $= 2$
- มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้า อาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการดำเนิน โครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายใน องค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2)$ $= 2$
- ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อยืนยันถึงการ ยอมรับหรือการสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วน ของผู้ใช้หรือ ลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้ง คณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง	N/A	$E(1) \times W(2)$ $= 2$

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS) พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ขอจัดสรรงบประมาณปีงบ 2566															ฝ่าย เทคโนโลยี สารสนเทศ
2.	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่าง ขอบเขตของงาน (TOR)															
3.	ร่างขอบเขตของงาน (TOR)															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566-2568												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
4.	ขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตาม ระเบียบ กระทรวงการคลัง ว่าด้วยการ จัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560														131.390	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ
5	ดำเนินการตามสัญญาและส่งมอบระบบ															

ผู้จัดทำ : นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวณิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3270, 3163

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวิชัย (ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ 4.1	พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานที่ให้บริการท่าเรือผู้สินค้าและให้สัมปทานท่าเรือผู้สินค้า ซึ่งลูกค้าของ กทท. นั้น เป็นเอกชน ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนมีจำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจเช่นเดียวกับ กทท. การดำเนินการทางธุรกิจต่างๆ หรือการพัฒนาเปลี่ยนแปลงนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องเข้าใจและรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้า การเก็บข้อมูลลูกค้ารวมถึงความต้องการและพฤติกรรมของลูกค้าจึงมีความสำคัญ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงบริการเพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดได้ กทท. จึงมีความจำเป็นที่ต้องนำระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้งานเพื่อใช้ในการให้บริการและเก็บความต้องการของลูกค้า
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	- เพื่อให้ กทท. มีระบบ CRM (Customer Relationship Management) - เพื่อให้ กทท. สามารถนำข้อมูลลูกค้าจากระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงบริการ - เพื่อให้ กทท. มีระบบฐานข้อมูลของลูกค้าที่ถูกต้องและทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการความสัมพันธ์ระหว่าง กทท. กับลูกค้า และสามารถใช้ในการวิเคราะห์วางแผนปรับปรุงกระบวนการให้บริการของ กทท. ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อรักษาฐานลูกค้าเดิมและสร้างฐานลูกค้าใหม่
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สามารถบริหารจัดการและตอบสนองความต้องการความคาดหวังของลูกค้าแต่ละกลุ่มได้อย่างตรงจุด เพื่อรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้าของ กทท. รวมถึงสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดของ กทท.
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อการเก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อการพัฒนาบริการ และการวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าเพื่อนำมาพัฒนาด้านการตลาด (Marketing) ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2569
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งสิ้น 19,000,000 บาท งบประมาณต่อเนื่องปี 2566-2569

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ขอบเขตความต้องการของระบบเพื่อเตรียมขอจัดสรรงบประมาณ ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการของงบประมาณ และขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 จนได้ผู้ชนะการเสนอราคา และจัดทำสัญญา ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) แล้วเสร็จ 60% ปีงบประมาณ 2569 : กทท. มีระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้เพื่อการเก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อการพัฒนาบริการ และการวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้า เพื่อนำมาพัฒนาด้านการตลาด (Marketing) แล้วเสร็จ 100%
---	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ใน การจัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ระหว่างการกำหนดตารางเวลาดำเนินงานโครงการ ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อความสำเร็จของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	E(1) x W(2) = 2
2. มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้องขยายเวลาการดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ	-	E(1) x W(2) = 2
3. กิจกรรมดำเนินงานโครงการมีส่วนที่พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการดำเนินงานให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการอาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไปกำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน อื่น ๆ ให้ชัดเจน - จัดทำคำของบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะ ๆ	-	E(1) x W(2) = 2

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ใน การจัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
4. มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้า อาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการดำเนิน โครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหาร โครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	E(1) x AL(2) = 2
5. ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อยืนยันถึงการ ยอมรับหรือ การสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วนของผู้ใช้ หรือ ลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหาร โครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	E(1) x W(2) = 2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ขอบเขตความ ต้องการของระบบเพื่อเตรียมขอจัดสรร งบประมาณ														19.000	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ผู้จัดทำ : นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
โทร. : 3270, 3163

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	การพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์ (ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ 4.2	พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ท่าเรือชั้นนำในระดับ World Class เช่น ประเทศเยอรมัน เบลเยียม จีน สิงคโปร์ เป็นต้น ล้วนพัฒนาและนำระบบ Port Community System มาใช้บูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ประกาศวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 (To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030)” ประกอบกับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล ซึ่งมุ่งเน้นในการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยการนำเทคโนโลยี Digital เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน จึงมีความจำเป็นที่ กทท. ต้องพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) มาใช้งานระบบ Port Community System (PCS) เป็นระบบงานหนึ่งที่น่าเทคโนโลยี Digital มาใช้ในการบริหารจัดการด้านข้อมูลจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน (Big Data) โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน รวมถึงด้านกระบวนการต่างๆ ในการนำเข้า ส่งออก นอกจากนี้ ระบบ PCS ยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น การเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง ณ ต่างประเทศ เป็นต้น ข้อมูลในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบซึ่งเป็นผลการดำเนินงานทั้งในอดีตและปัจจุบันซึ่งเป็น Big Data จะถูกนำมาวิเคราะห์ (Data Analytics) และคาดการณ์เชิงสถิติ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประยุกต์ใช้ในการจัดทำสารสนเทศสำหรับผู้บริหารในการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงินและด้านการตลาดและลูกค้าต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	การปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยการนำเทคโนโลยี Digital เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน โดยนำระบบ Port Community System (PCS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ เพื่อช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน

ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 18 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ มีมาตรฐาน สามารถลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน										
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ มีดังนี้ 1. กทท. จะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาระบบ Port Community System (PCS) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 โดยศึกษารวบรวมความต้องการจากผู้ให้บริการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) การเชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ รวมถึงศึกษาระบบ PCS ที่ใช้งานอยู่ในท่าเรือของต่างประเทศ โดยศึกษาข้อดี ข้อเสีย และเปรียบเทียบกับการทำงานและภารกิจของ กทท. ดำเนินการกำหนดความต้องการของระบบ PCS ที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของ กทท. จัดทำแผนการดำเนินการพัฒนา ระบบ PCS ของ การท่าเรือฯ รวมถึงจัดทำขอบเขตข้อกำหนดการจ้างพัฒนาระบบ PCS 2. กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบ Port Community System ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 3. การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการการออกแบบ การพัฒนา และการนำระบบออกใช้งาน 4. การดำเนินงานต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) เช่น กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ตัวแทนเจ้าของเรือ ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออก เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาออกแบบระบบเพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน										
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	มิถุนายน 2562 – มีนาคม 2568										
งบประมาณ	งบประมาณ 438,990 ล้านบาท <table> <tr> <td>งบประมาณ ปี 2562 – 2564</td><td>25,000,000.- บาท</td></tr> <tr> <td>งบประมาณ ปี 2565</td><td>43,899,960.- บาท</td></tr> <tr> <td>งบประมาณ ปี 2566</td><td>153,649,860.- บาท</td></tr> <tr> <td>งบประมาณ ปี 2567</td><td>131,699,880.- บาท</td></tr> <tr> <td>งบประมาณ ปี 2568</td><td>109,749,900.- บาท</td></tr> </table>	งบประมาณ ปี 2562 – 2564	25,000,000.- บาท	งบประมาณ ปี 2565	43,899,960.- บาท	งบประมาณ ปี 2566	153,649,860.- บาท	งบประมาณ ปี 2567	131,699,880.- บาท	งบประมาณ ปี 2568	109,749,900.- บาท
งบประมาณ ปี 2562 – 2564	25,000,000.- บาท										
งบประมาณ ปี 2565	43,899,960.- บาท										
งบประมาณ ปี 2566	153,649,860.- บาท										
งบประมาณ ปี 2567	131,699,880.- บาท										
งบประมาณ ปี 2568	109,749,900.- บาท										

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	งบประมาณ ปี 2562 - 2563 : ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา และดำเนินการศึกษาและออกแบบ ระบบ Port community System แล้วเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2563 : ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบ Port community System แล้วเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2564-2565 : ดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 แล้วเสร็จ 100% และผู้รับจ้างออกแบบ Conceptual Design แล้วเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2566 : พัฒนาโปรแกรม Module Vessel, Container & Cargo , Customs แล้วเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2567 : พัฒนาโปรแกรม Module Hinterland, PCS Intelligence แล้วเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2568 : พัฒนาโปรแกรม Module Import, Export, Banking แล้วเสร็จ 100%
---	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- ระหว่างการกำหนดตาราง เวลาดำเนินงานโครงการ ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อความสำเร็จของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้องขยายเวลาการดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- อยู่ภายใต้การควบคุมของที่ปรึกษาเพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการด้าน ICT ประจำ สำนักงาน บริหารโครงการ คณะอนุกรรมการ กำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS)	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- การดำเนินโครงการใน บางช่วงหรือบางเรื่องเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามความต้องการ อาจใช้เวลามากกว่าที่คาดไว้ เพราะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอกหลายหน่วยงาน	E(3)	X(4)	12	- คณะทำงานย่อยกลุ่ม Port Community System (PCS) ภายใต้คณะทำงานย่อย ผลักดันและให้การสนับสนุน การปรับลดขั้นตอน และเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งแต่งตั้งโดยอธิบดี กรม ศุลกากร	-	$E(1) \times X(1)$ = 1
- กิจกรรมดำเนินงานโครงการมีส่วนที่พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการดำเนินงาน ให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มียกยอหรือรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไปกำกับได้โดยตรง	E(3)	X(4)	12		-	$E(1) \times X(1)$ = 1
- มีความเป็นไปได้ที่เทคโนโลยีของโครงการ อาจจะไม่เชื่อมโยง (Interface) กับเทคโนโลยีอื่นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	E(3)	X(4)	12		N/A	$E(1) \times X(1)$ = 1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2565												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญา														43.899	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566 - 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญา														153.649	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2568												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการตามสัญญาและส่งมอบระบบ														131.699	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ

ผู้จัดทำ : นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3270, 3163

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 4

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวผาณิตา เจริญผล (ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 4.3	พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ในอนาคตข้างหน้าประเทศไทยจะมุ่งเป็นประเทศเศรษฐกิจมูลค่าสูง (High Value-added Economy) เพื่อสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในเวทีโลกด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล อีกทั้งยังมีนโยบายผลักดันประเทศไทยให้เป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ โดย กทท. เป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจในฐานะเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศทางทะเล ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าส่งออกให้บริการด้วยมาตรฐานสากล และได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในสังคมยุคปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยีดิจิทัลแบบฉับพลัน (Disruptive change) รวมถึงความก้าวหน้าของการสื่อสารสมัยใหม่ (Social media) ต่างทำให้หน่วยงานภาครัฐรวมถึง กทท. ต้องปรับตัวและให้ความสำคัญกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งนับเป็นความท้าทายอย่างมากในการตอบสนองอย่างรวดเร็วและทันการณ์ของ กทท. ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผนงาน/โครงการ และการให้บริการใหม่ โดยในอนาคต กทท. จำเป็นต้องมีโครงสร้างการบริหารจัดการที่คล่องตัว (Agility) และสามารถปรับตัว (Adaptive) ในการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นๆ ในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ในลักษณะของการร่วมกันคิดออกแบบ (Co-designer) และการร่วมกันเป็นผู้ผลิตบริการ (Co-producer) ได้ รวมถึงมีการใช้องค์ความรู้ (Knowledge management) และใช้ประโยชน์จากโอกาสเพื่อสร้างคุณค่า (Value Creation) ซึ่งไม่ใช่เพียงการสร้างนวัตกรรม แต่ครอบคลุมความสามารถในการคิดค้นและสร้างสรรค์สิ่งใหม่เพื่อตอบสนองต่อบริบทของการเปลี่ยนแปลง เช่น Climate change และ Urbanization เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการท่าเรือให้เกิดความยั่งยืนตามเป้าหมายขององค์กร ดังนั้น ในการดำเนินงานระยะ 5 ปี (2565 – 2569) ด้านการพัฒนานวัตกรรมของ กทท. จึงเป็นการมุ่งเน้นการวางรากฐานด้านนวัตกรรมเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการพัฒนานวัตกรรมจนเกิดเป็นวัฒนธรรมขององค์กร และสามารถพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานให้มีสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & high performance) เพื่อสร้างความเข้มแข็งและการเติบโตภายในองค์กรได้อย่างยั่งยืน ทั้งในแง่ของการให้บริการและการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่ม ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนา ปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานทั้งระบบปฏิบัติงานและการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กรเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อให้ กทท. มีโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรมเพียงพอจนสามารถนำไปปรับปรุงพัฒนาคิดค้นให้เกิดนวัตกรรมในทุกระดับ 2. เพื่อให้ กทท. มีการจัดการนวัตกรรมอย่างยั่งยืนและเป็นระบบ ผ่านการพัฒนาปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญทั้ง 8 หัวข้อตามเกณฑ์การประเมินการจัดการนวัตกรรมที่เป็นมาตรฐาน
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 20 ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. มีการจัดการนวัตกรรมอย่างยั่งยืนและเป็นระบบ สามารถลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่ม ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้มีสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & high performance) เพื่อสร้างความเข้มแข็งและการเติบโตภายในองค์กรได้อย่างยั่งยืน

แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. ดำเนินการเอง และดำเนินการร่วมกับบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญเฉพาะ
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2566 – กันยายน 2568 (ปีงบประมาณ 2566 – 2567)
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 12.200 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 – 2569) งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 2.300 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 จำนวน 2.300 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 สำเร็จ 100% ตามแผนฯ ปีงบประมาณ 2567 สำเร็จ 100% ตามแผนฯ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การทำงานแบบบูรณาการร่วมกันอาจทำให้เกิดความล่าช้าในบางกระบวนการ	E(2)	AL(3)	6	เนื่องด้วยงานนวัตกรรมยังไม่ถูกกำหนดไว้ในโครงสร้าง ผู้บริหารจึงได้มอบหมายให้กองวิจัยและพัฒนาองค์กรดำเนินการไปพลางก่อน พร้อมได้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านนวัตกรรมเพื่อช่วยขับเคลื่อนดำเนินการและประสานงานระหว่างหน่วยงานต่อไป	-	-
2. โครงสร้างยังไม่มีเหมาะสมกับการดำเนินการ	L(3)	AP(3)	9		-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ก่อน ต.ค.-ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	โครงการพัฒนานวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ หรือกระบวนการ เพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย ลูกค้าและตลาด														1.000	ฝก.
1.1	ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผน สนับสนุน และติดตามรายงานการพัฒนา นวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ หรือ กระบวนการ เพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลูกค้าและตลาด															
1.2	ร่วมพัฒนาโครงการศึกษาฯ โดยพัฒนาจาก เสียงลูกค้าผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แนวคิด/ แบบจำลอง/นวัตกรรม จากโครงการ Ideator พร้อมติดตามรายงานความคืบหน้าและปัญหา อุปสรรค															
1.3	เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อพิจารณา															
1.4	เสนอคณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กทท. เพื่อพิจารณา															
1.5	เสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบหรือ พิจารณา															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ก่อน ต.ค.-ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
2	โครงการทบทวนขั้นตอนและกฎระเบียบให้ เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร														0.300	ฝก.
2.1	ดำเนินการทบทวนคณะทำงานคณะทำงาน ทบทวนขั้นตอนและกฎระเบียบเพื่อสนับสนุน การพัฒนานวัตกรรมของ กทท.															
2.2	ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความรู้เรื่อง การจัดทำ Sandbox															
2.3	จัดทำขอความเห็นชอบและหนังสือเชิญ วิทยากร															
2.4	จัดสัมมนา/อบรมให้ความรู้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง															
2.5	จัดประชุมคณะทำงานฯ เพื่อทบทวนขั้นตอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมคัดเลือก ขั้นตอนและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการ พัฒนานวัตกรรมของ กทท. อาทิ แนวทางการ ปรับปรุงแก้ไข เพื่อหารือแนวทางในการจัดตั้ง Sandbox ของ กทท.															
2.6	จัดทำรายงานสรุปฯ เพื่อนำเสนอตามสายงาน เพื่อทราบต่อไป															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ ก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	โครงการพัฒนานวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ หรือกระบวนการ เพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย ลูกค้าและตลาด														2.000	ฝก.
1.1	ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อ วางแผนสนับสนุน และติดตามรายงานการ พัฒนานวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ หรือ กระบวนการ เพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลูกค้าและตลาด															
1.2	ร่วมพัฒนาโครงการศึกษาฯ โดยพัฒนาจาก เสียงลูกค้าผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แนวคิด/ แบบจำลอง/นวัตกรรม จากโครงการ Ideator พร้อมติดตามรายงานความคืบหน้าและปัญหา อุปสรรค															
1.3	เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อพิจารณา															
1.4	เสนอคณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กทท. เพื่อ พิจารณา															
1.5	เสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบหรือ พิจารณา															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ ก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
2	โครงการทบทวนขั้นตอนและกฎระเบียบให้ เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร														0.300	ฝก.
2.1	ดำเนินการทบทวนคณะทำงานคณะทำงาน ทบทวนขั้นตอนและกฎระเบียบเพื่อสนับสนุน การพัฒนานวัตกรรมของ กทท.															
2.2	จัดประชุมคณะทำงานฯ เพื่อทบทวนขั้นตอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมคัดเลือก ขั้นตอนและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการ พัฒนานวัตกรรมของ กทท. อาทิ แนวทางการ ปรับปรุงแก้ไข เพื่อหาหรือแนวทางในการจัดตั้ง Sandbox ของ กทท.															
2.3	จัดทำรายงานสรุปฯ เพื่อนำเสนอตามสายงาน เพื่อทราบต่อไป															

ผู้จัดทำ : ศศิวิมล ผุดเพชรแก้ว
ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกวิจัยและพัฒนา
โทร. : 5236

ยุทธศาสตร์ที่ 5

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 5

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	นำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน ระยะที่ 1 ประเมินการใช้งานระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะที่ 1 จัดหาผู้พัฒนาและนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน ระยะที่ 2
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือเอกจุน สุขปริต รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายงานสายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.1	ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้รับงบประมาณปี 2563 ภายใต้งบประมาณเห็นชอบของคณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของ กทท. ให้พัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System-HRIS) ให้เป็นระบบที่ทันสมัย มีการใช้งานในเทคโนโลยีแบบ Web Application มีความสามารถรองรับการเข้าถึงข้อมูลในรูปแบบ Anytime Anywhere Any device และรองรับความสามารถในการบริหารจัดการได้ครอบคลุมทั้ง HRM ได้แก่ โครงสร้างองค์กร โครงสร้างตำแหน่งงาน ข้อมูลประวัติบุคลากร การลงเวลาทำงาน การลางาน การคิดคำนวณเลื่อนขั้นเงินเดือน การจัดทำเงินเดือน ค่าล่วงเวลาและภาษีรายได้ของบุคลากร สวัสดิการของบุคลากร ซึ่งประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร เป็นต้น และ HRD ได้แก่ การฝึกอบรม การประเมินและพัฒนาสมรรถนะ การประเมินผลการปฏิบัติงาน การวางแผนพัฒนารายบุคคล เป็นต้น รวมทั้งสามารถลดขั้นตอนการทำงานและลดเอกสารในการดำเนินงานด้านบุคลากร โดยพนักงานสามารถเข้าถึงข้อมูลส่วนตัว กรอกแบบฟอร์มคำร้องอิเล็กทรอนิกส์ และรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ด้วย Mobile Device และหัวหน้าหน่วยงานสามารถอนุมัติคำร้องในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ด้วย Mobile Device แล้วนั้น การดำเนินการในโครงการดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ กทท. มีข้อมูลของพนักงานจากระบบการประเมินผลการปฏิบัติงาน การประเมินและพัฒนาสมรรถนะ การวางแผนพัฒนารายบุคคล และการประเมินค่าตอบแทนที่สามารถนำมาพัฒนาต่อยอด เพื่อพัฒนาระบบการวางแผนเส้นทางความก้าวหน้าสายอาชีพ (Career Path) โดยนำข้อมูลที่กล่าวถึงใช้เป็นข้อมูลนำเข้า และการกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขความก้าวหน้าสายอาชีพของตำแหน่งงานในระบบ จะทำให้พนักงานในตำแหน่งงานหลัก สามารถทราบข้อมูลเส้นทางในการเติบโตของตนเองในองค์กร ตามผลงาน ทักษะ ความรู้และความสามารถ ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้เกิดการสั่งสมประสบการณ์ และผลงานเป็นพนักงานที่มีคุณภาพและศักยภาพพร้อมในการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น และมีแนวโน้มที่จะอยู่เติบโตในองค์กร รวมถึงจะทำให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล มีการวางแผนและสร้างหลักเกณฑ์มาตรฐานการเลื่อน โอน ย้ายพนักงานอย่างเป็นธรรม สามารถคัดสรรพนักงานจากระบบเพื่อพัฒนาพนักงานที่มีศักยภาพให้พร้อมสืบทอดตำแหน่งเป้าหมาย (Succession Plan) รองรับการสูญเสียกำลังคนตามโครงสร้างอายุของพนักงานต่อไป และเพื่อให้การบริหารจัดการบุคลากรอย่างเต็มกระบวนการ การสรรหาบุคลากรเพื่อมาดำรงตำแหน่งเมื่ออัตราบรรจุว่างลง การพัฒนาระบบรับสมัครงาน (Recruitment Management Solution) มีความจำเป็นเพื่อนำมาใช้ในการสรรหาบุคลากรจากการวางแผนอัตรากำลังที่เหมาะสมแล้ว ช่วยให้สรรหาบุคคลได้ตามคุณสมบัติที่ต้องการตามตำแหน่งงานที่ว่างลง สามารถบันทึกใบคำร้องขอกำลังพลผ่านระบบออนไลน์ ประกาศรับสมัครงานทาง Internet รับสมัครงานผ่านทาง Internet การนัดหมายการสัมภาษณ์ รวมถึงการแจ้งเตือนผ่านทางอีเมลผู้สมัคร ซึ่งสามารถติดตามความเคลื่อนไหวกระบวนการสรรหา พร้อมทั้งคัดกรองผู้สมัครตามเงื่อนไขที่ต้องการ คัดสรรบุคลากรที่มีคุณภาพสอดคล้องกับการทำงานใน แต่ละหน่วยงานได้ โดยสามารถส่งต่อข้อมูลผู้สมัครเข้าระบบโดยอัตโนมัติ และตรวจสอบข้อมูลผู้สมัครที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมกันนี้ควรพัฒนาระบบงานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ เพื่อบริหารจัดการเก็บประวัติการรับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ของพนักงาน และสามารถกำหนดหลักเกณฑ์และคุณสมบัติของผู้มีสิทธิ์ได้รับเครื่องราชอิสริยาภรณ์แต่ละประเภท ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อใช้ในการคัดกรองรายชื่อพนักงานตามคุณสมบัติที่มีสิทธิ์ได้รับเครื่องราชอิสริยาภรณ์แต่ละประเภทได้อย่างสะดวก รวดเร็ว พร้อมจัดทำรายชื่อพนักงานเพื่อเสนอขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ได้ทันในเวลาที่กำหนด

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	นอกจากนี้ผลจากการดำเนินการในระยะที่ 1 การเบิกสวัสดิการของพนักงานบำนาญและกลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานปกติ ที่ยังมีสิทธิในการเบิกสวัสดิการต่างๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล เป็นต้น ยังต้องเบิกผ่าน ระบบ ERP ทำให้เกิดความยุ่งยาก ข້ซ้อนให้กับพนักงานปฏิบัติงานด้านสวัสดิการ เนื่องจากต้องเข้าไปจัดการข้อมูล 2 ระบบ คือ 1.กรณีพนักงานปกติผ่านระบบ HRIS 2.พนักงานบำนาญและ กลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พ้นสภาพการเป็นพนักงานผ่านระบบ ERP นอกจากนั้น ยังมีระบบเงินบำนาญที่ ฝทส. พัฒนาขึ้นมาเอง เพื่อจัดทำเงินบำนาญ แทนการใช้การทำเงินบำนาญบนระบบ ERP เนื่องจากค่า license ที่ต้องจ่ายในกรมพลผลเงินเดือนของระบบ ERP มีราคาสูง การประมวลผลเงินเดือนบนระบบ ERP จึงได้ถูกใช้กับพนักงานปกติเท่านั้น ดังนั้น เมื่อพนักงานปกติที่เกษียณอายุและได้สิทธิบำนาญ ต้องมีการนำข้อมูลจาก ERP มาเข้าระบบบำนาญ ทำให้เกิดข้อมูลซ้ำซ้อน ไม่ต่อเนื่อง ซึ่งถ้าได้นำการประมวลผลเงินบำนาญ จากระบบบำนาญเปลี่ยนมาประมวลผลบนระบบ HRIS และการเบิกสวัสดิการของพนักงานบำนาญและกลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานปกติ จากระบบ ERP มาใช้ระบบ HRIS ทำให้ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล ลดขั้นตอนการปฏิบัติ ยังทำให้วงจรข้อมูลของพนักงานอยู่ในระบบเดียว บริหารจัดการได้ง่าย การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะที่ 2 ด้วยการพัฒนาระบบการวางแผนเส้นทางความก้าวหน้าสายอาชีพ (Career Path) ระบบงานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ ระบบรับสมัครงาน (Recruitment Management Solution) จึงมีความจำเป็นที่ทำให้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (HRIS) ของ กทท. มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และให้รองรับการประมวลผลเงินบำนาญ การเบิกจ่ายสวัสดิการของพนักงานบำนาญ กลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และยังเป็นการสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	กทท. มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 22 ความสำเร็จของการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน (HRIS)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRM) มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการจัดการทั้งระบบดียิ่งขึ้น
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ฝบ. ร่วมกับ ฝทส.
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2566 – กันยายน 2567
งบประมาณ	50.718 ล้านบาท (งบลงทุน) ปีงบประมาณ 2566 : 26.311 ล้านบาท* ปีงบประมาณ 2567 : - ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : - นำระบบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงานของระยะที่ 1, ประเมินการใช้ระบบ แล้วเสร็จ, จัดหาผู้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ ปีงบประมาณ 2567 : - พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2

*งบประมาณ เป็นการประมาณการต้องรอการพิจารณาจาก ฝทส. อีกครั้ง

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการจัดการ ความเสี่ยง (M x H)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (M)	ผลกระทบ Impact (H)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (M x H)			
จัดหาผู้รับจ้างไม่ได้ตาม ระยะเวลาที่กำหนดในแผนงาน	4	4	4x4	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่า ด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐพ.ศ.2560 ใหม่	-	2x1
การดำเนินการจัดหาระบบแล้ว เสร็จไม่ทันเวลาตามแผนโครงการ	4	4	4x4	ประเมินผลการใช้งานระบบ	-	2x1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : นำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน ระยะที่ 1,ประเมินการใช้งานระบบ
จัดหาผู้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ออกใช้งานจริง															ฝทส./ ฝบ.
2	การดำเนินงานประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลของผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ - ส่งแบบประเมินประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้งานระบบ แบบระบบ Online - ผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้งานระบบทำการประเมินผลการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล - วิเคราะห์ข้อมูลและสรุปประเด็นปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้นจากหน่วยงานต่างๆ - รายงานสรุปการประเมินผลการใช้งานระบบฯ และข้อเสนอแนะ ประเด็นปัญหา แก่ฝ่ายบริหาร กทท. ครั้งที่ 1 - ฝทส. นำผลรายงานการประเมินข้อเสนอแนะไปปรับปรุงแก้ไข พัฒนาระบบของ ระยะที่ 1															ฝทส./ ฝบ. ฝทส./ ฝบ. ฝทส. ฝบ. ฝทส. ฝบ. ฝทส. ฝบ.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
	- รายงานสรุปผลการประเมินการใช้งานระบบฯ ระยะที่ 1 ต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนฯ และฝ่ายบริหาร กทท. ครั้งที่ 2															ฝทส. ฝบ.
3	จัดหาผู้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารบุคคล (HRIS) ระยะที่ 2														26.311	ฝทส.
	- กำหนดรายละเอียด และเงื่อนไขการจัดทำ															
	- ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560															
	- ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
	- การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ															

ผู้จัดทำ : นางสาวนันทนา ศรีจันทร์

ตำแหน่ง : บุคลากร 6

โทร. • 5874

ชื่อแผนปฏิบัติการ : พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	การดำเนินงานติดตั้งใช้งานระบบและ ทดสอบระบบ															
	- ดำเนินงานติดตั้งใช้งานระบบ															ฝทส.
	- ทดสอบการทำงานของระบบ															ฝทส.
	- โอนย้ายข้อมูล (Data Migrations)															ฝทส.
	- ผู้ใช้งานสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้ งานระบบได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ระบบ															ฝทส. ฝบ.
	- ได้รับคู่มือและวิธีทัศน์การใช้งาน															ฝทส. ฝบ.
	- ผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้งานระบบทำการ ทดสอบการใช้งานระบบได้เสมือนจริง															ฝทส. ฝบ.
	- นำระบบออกใช้งานจริง															ฝทส.

ผู้จัดทำ : นางสาวนันทนา ศรีจันทร์

ตำแหน่ง : บุคลากร 6

โทร. : 5824

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 5

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.1	ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	กทท. ในฐานะเป็นหน่วยงานหลักแห่งหนึ่งในการสนับสนุนระบบขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” มีภารกิจในการพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ การให้ความสำคัญกับการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลจึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรบุคคลในฐานะทุนมนุษย์ (Human Capital) เป็นปัจจัยที่สำคัญขององค์กรที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์หลักของ กทท. บุคลากรที่มีคุณภาพและมีศักยภาพในการทำงานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร และจะทำให้องค์กรมีความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2564 - 2565 กทท. จึงได้จัดทำ “โครงการยกระดับขีดความสามารถการบริหารงานทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน” เพื่อให้ตอบโจทย์การบริหารงานทรัพยากรบุคคลในอนาคตที่มุ่งเน้นการบริหารจัดการอย่างมืออาชีพ เป็นระบบ และเกิดการบูรณาการแผนงานโดยจะจัดทำ แผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งครอบคลุมถึงวิเคราะห์อุปสงค์ อุปทานของอัตรากำลัง (Demand and Supply) วิเคราะห์อัตรากำลังส่วนขาด – ส่วนเกิน การทดแทนของเทคโนโลยี และพิจารณาให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ทั้งของชาติและองค์กร เพื่อให้ กทท. มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสม สำหรับ ปีงบประมาณ 2566 – 2573 กทท. จะจัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management) ซึ่งสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้การบริหารจัดการอัตรากำลังของ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	ผบ. ในฐานะหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ธุรกิจขององค์กร (HR Strategic Partner) การดำเนินโครงการฯ มุ่งหวังให้ กทท. มีแผนงานและเครื่องมือในการบริหารจัดการอัตรากำลังที่เป็นระบบและสามารถบูรณาการกับแผนงานต่าง ๆ ของ กทท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้ กทท. สามารถบริหารจัดการอัตรากำลังได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานในปัจจุบันและรองรับภารกิจใหม่ในอนาคต และสามารถดำเนินการให้บรรลุยุทธศาสตร์และภารกิจที่องค์กรกำหนดไว้ ตลอดจนการบริหารจัดการอัตรากำลังตามแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาวเป็นส่วนสำคัญในการบริหารทุนมนุษย์ในการประเมินผลองค์กรตามเกณฑ์ของ สคร.
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 23 ความสำเร็จของการวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารอัตรากำลังของการท่าเรือฯ ให้มีความพร้อมกับการบริหารงานทรัพยากรบุคคลในอนาคตที่มุ่งเน้นการบริหารจัดการอย่างมืออาชีพ มีความเป็นระบบและเกิดการบูรณาการแผนงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ผบ. ดำเนินการเอง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - 2569
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	- ปีงบประมาณ 2566 : แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management) - ปีงบประมาณ 2567 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 50 - ปีงบประมาณ 2568 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 60 - ปีงบประมาณ 2569 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 70

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
พัฒนาองค์กรตามเกณฑ์ Enablers ไม่สำเร็จ	4	2	8	กำกับและควบคุมการดำเนินโครงการฯ ให้แล้ว เสร็จตามแผนการดำเนินการที่วางไว้	-	1
การเพิ่มขึ้นของอัตราส่วนค่าใช้จ่าย ด้านบุคคลต่อรายได้รวม	2	2	4	กทท. ดำเนินการตามแผนบริหารจัดการ อัตรากำลัง (Manpower Management)	-	1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดประชุมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อ กำหนดแนวทางในการบริหาร อัตรากำลังส่วนขาด/เกิน ให้สอดคล้อง แผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว														-	กทป.
2	กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการ อัตรากำลังส่วนขาด/เกิน															
3	จัดทำแผนงาน/โครงการที่สนับสนุน การบริหารจัดการอัตรากำลัง (เช่น แผนการสรรหาและบรรจุอัตรากำลัง, แผนการลด/เพิ่ม/เกลี่ยอัตรากำลัง)															
4	นำแผนบริหารจัดการอัตรากำลังเสนอ ฝ่ายบริหารของ กทป. เพื่อให้ความ เห็นชอบก่อนนำแผนฯ ไปดำเนินการ															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่ กำหนด															

ผู้จัดทำ : นางสาวอภิษฐา วัฒนไทย

ตำแหน่ง : ทพบ.

โทร. : 5825

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 5

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.1	ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรื่องแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในส่วนของการสร้างรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพื่อมุ่งมั่นสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ดังนั้น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้หน่วยงานต่างๆ สามารถให้บริการและพัฒนากระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง การดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพของ กทท. จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการขนส่งของประเทศในภาพรวม ซึ่งประสิทธิภาพของการดำเนินงานของ กทท. นั้น จะเกิดขึ้นได้ด้วยปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนสำคัญ 3 ประการ คือ 1. โครงสร้างการบริหารที่มีประสิทธิภาพ มีการจัดแบ่งส่วนงานที่เหมาะสม สมดุล สามารถขับเคลื่อนกลยุทธ์ขององค์กร และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ 2. โครงสร้างองค์กรประกอบด้วยหน่วยงานที่เหมาะสมกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจได้ในระดับสากล 3. ทรัพยากรบุคคลที่มีจำนวนเหมาะสมและมีศักยภาพ ปฏิบัติหน้าที่โดยมุ่งเน้นผลลัพธ์ขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่า กทท. จะเป็นหน่วยงานที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน จึงต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรในภาพรวม และทบทวนอัตรากำลังที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้องค์กรมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน อีกทั้งยังสามารถรองรับแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศได้เป็นอย่างดี
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	การทำเรื่องฯ มีโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสม สามารถผลักดันยุทธศาสตร์ขององค์กรและรองรับภารกิจต่างๆ ในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 24 ความสำเร็จในการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร ภายใต้แผนวิสาหกิจฯ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การทำเรื่องฯ มีโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสมในการขับเคลื่อนองค์กร รวมทั้งการยกระดับศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อบริการดำเนินงานในปัจจุบันและอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (ผบ.) ดำเนินการบริหารจัดการโครงการเอง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 แบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังแล้วเสร็จและดำเนินการประเมินโครงสร้างองค์กรระยะ 6 เดือนแรก ปีงบประมาณ 2567 ผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
โครงสร้างองค์กรใหม่ไม่ตอบสนอง กับภารกิจ	4	4	4x4	ประเมินประสิทธิผลโครงสร้างองค์กรใหม่	-	1x2
หน่วยงานต้นสังกัดไม่เห็นด้วยกับ โครงสร้างองค์กรใหม่	4	4	4x4	ประเมินประสิทธิผลโครงสร้างองค์กรใหม่	-	1x2

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ ของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ออกแบบแบบประเมินประสิทธิภาพ โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ ของ กทท.															กทท.
2	ส่งแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้าง องค์กรใหม่ระยะ ๖ เดือนแรก ไปยัง หน่วยงานต่างๆ															
3	รวบรวมผลการประเมินประสิทธิภาพ ระยะ ๖ เดือนแรก จากหน่วยงาน ต่างๆ															
4	สรุปประเด็นปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น จากหน่วยงานต่างๆ															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ส่งแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรใหม่ระยะ ๑๒ เดือน ไปยังหน่วยงานต่างๆ															กทบ.
2	รวบรวมผลการประเมินประสิทธิภาพระยะ ๑๒ เดือน จากหน่วยงานต่างๆ															
3	วิเคราะห์และสรุปประเด็นปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้นจากหน่วยงานต่างๆ															
4	สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรใหม่															

ผู้จัดทำ : นางปรีดาภรณ์ ปิณฑวนิช
 ตำแหน่ง : หม.วางแผนระบบบุคลากร
 โทร. : 5824

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 5

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/ โครงการ	การจัดทำ Training Roadmap
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการงานทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.2	พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	Training Roadmap คือการจัดทำเส้นทางการฝึกอบรมบุคลากรที่กำหนดไว้เป็นระบบแบบแผน หรือการจัดทำแผนการฝึกอบรมในแต่ละระดับของตำแหน่งงานที่สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบและขีดความสามารถ (Competency) ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ และเป็นการสร้างแนวทางการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพราะสามารถดำเนินการพัฒนาให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่องค์กรกำหนด ซึ่งจะทำให้ทราบว่าพนักงานแต่ละคนควรได้รับการฝึกอบรมเรื่องอะไร และเมื่อไหร่ Training Roadmap เป็นฐานราก ที่สำคัญของการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะการนำไปพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ เส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ และข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ซึ่งผลลัพธ์ของ Training Roadmap นอกเหนือจากพนักงานจะพัฒนาศักยภาพตัวเองแล้ว ยังเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรในภาพรวมด้วยเช่นกัน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของ แผนปฏิบัติการ	เพื่อสร้างความสามารถของบุคลากรให้สอดคล้องกับทิศทางขององค์กร โดยจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับตำแหน่งงานตามลำดับความสำคัญและความจำเป็น ทำให้บุคลากรทราบถึงช่วงเวลาในการพัฒนาตนเอง ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-Learning) รวมถึงเกิดความก้าวหน้าทางสายอาชีพ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 25 ความสำเร็จของการพัฒนาทักษะตาม Skill Matching สายอาชีพ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	บุคลากรการท่าเรือฯ ได้รับการพัฒนาศักยภาพด้านทักษะการทำงาน เพื่อรองรับการปฏิบัติงานและการดำเนินธุรกิจของ กทท. ทั้งในปัจจุบันและอนาคต
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการ แผนปฏิบัติการ	รวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นปัจจัยนำเข้ามาวิเคราะห์หาความจำเป็นในการจัดฝึกอบรม และพัฒนาบุคลากร โดยการกำหนดหลักสูตร หัวข้อวิชา วิธีการฝึกอบรมและพัฒนา วิธีการประเมินผล เมื่อได้ข้อสรุปนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำแผนการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร พร้อมทั้งดำเนินการพัฒนาบุคลากรตามแผนที่กำหนดโดยกำหนดหลักสูตรในการฝึกอบรมและพัฒนา ให้เหมาะสมแต่ละตำแหน่งงาน
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	1 ตุลาคม 2565 – 30 กันยายน 2567
งบประมาณ	1.0 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 : 0.500 ล้านบาท , ปีงบประมาณ 2567 : 0.500 ล้านบาท)

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : - รวบรวมข้อมูล เพื่อวิเคราะห์หาความจำเป็น - ประชุมร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อกำหนดหลักสูตร - วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมตรวจสอบความถูกต้อง - จัดทำแผนกำหนดการฝึกอบรม - สรุปรายงาน Training Roadmap	ปีงบประมาณ 2567 : - ทบทวนข้อมูล เพื่อวิเคราะห์หาความจำเป็น - ประชุมร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อกำหนดหลักสูตร - วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมตรวจสอบความถูกต้อง - จัดทำแผนกำหนดการฝึกอบรม - สรุปรายงาน Training Roadmap - ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนาตามแผนที่กำหนดไว้ - สรุปผลลัพธ์จากการฝึกอบรมและพัฒนา
--	---	---

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลัง การจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การวิเคราะห์กลุ่มงานไม่สำเร็จตาม ระยะเวลาที่กำหนด	1	3	3	ติดตามการดำเนินงานเรื่องการวิเคราะห์กลุ่มงาน และรายงานผู้บังคับบัญชาระดับสูงทราบเป็นระยะ	-	1x1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การจัดทำ Training Roadmap

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	รวบรวมข้อมูล เพื่อวิเคราะห์หาความจำเป็นในการจัดฝึกอบรม														0.500	กพบ.ฝบ.
2	ประชุมร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อหาความต้องการร่วมกัน กำหนดหลักสูตรในการฝึกอบรมให้กับพนักงานในสังกัด															กพบ.ฝบ.
3	วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมับตรวจสอบความถูกต้องของหลักสูตรที่ได้กำหนด															กพบ.ฝบ.
4	จัดทำแผนกำหนดการฝึกอบรม โดยกำหนดหลักสูตรให้เหมาะสมแต่ละตำแหน่งงาน															กพบ.ฝบ.
5	สรุปรายงาน Training Roadmap ของผู้บริหารและพนักงาน กทท. ครอบคลุมทุกกลุ่มงาน (Job Family) พร้อมเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ															กพบ.ฝบ.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประกาศใช้ Training Roadmap ของ กทท.		—												0.500	กพบ.ฝบ.
2	ดำเนินการสื่อสารให้ทุกหน่วยงานของ กทท. เข้าใจ			—	—	—										กพบ.ฝบ.
3	ดำเนินการออกแบบหลักสูตรให้ สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย โดยแยก ตามหน่วยงานและระดับพนักงาน						—	—	—							กพบ.ฝบ.
4	ดำเนินการพัฒนาตามกลุ่มเป้าหมายที่ ได้กำหนดไว้									—	—	—				กพบ.ฝบ.
5	สรุปผลจากการฝึกอบรมและพัฒนา เพื่อหาความคุ้มค่าและปัญหา อุปสรรค ในการจัดทำ Training Roadmap พร้อมเสนอให้ผู้บริหารระดับสูง รับทราบ												—	—		กพบ.ฝบ.

ผู้จัดทำ : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง
 ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล
 โทร. : 5701

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 5

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.3	สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ปัจจุบันกระแสแห่งการบริหารจัดการองค์กรแบบยั่งยืน (Sustainable Organization) เป็นกลยุทธ์ที่มีความสำคัญ เนื่องจากการแข่งขันทางธุรกิจ องค์กรที่ไม่สามารถปรับตัวได้อาจพบกับปัญหาในการดำเนินงาน ดังนั้น ผู้บริหารระดับสูงในทุกองค์กรจึงต้องค้นหาเครื่องมือที่จะนำพา หรือขับเคลื่อนองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากกว่าองค์กรอื่น การเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรก็ถือว่าเป็นเครื่องมือลำดับต้นๆ ที่หลายองค์กรนำมากำหนดเป็นแผนกลยุทธ์ เพราะจากการวิจัยถึงความสำเร็จและความยั่งยืนขององค์กรในระดับโลก พบว่า องค์กรที่มีวัฒนธรรมที่ชัดเจน มีการสื่อสารให้พนักงานในองค์กรทุกคนรับรู้รับทราบ เข้าใจ เข้าถึง และแสดงพฤติกรรมที่บ่งบอกความเป็นตัวตนขององค์กรนั้นๆ จะทำให้องค์กรดังกล่าวสามารถดำเนินธุรกิจอยู่ในกระแสความนิยมและรักษาความมีเสถียรภาพขององค์กรได้อย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. กทท. มีคู่มือค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท. และแผนการดำเนินงานส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับมีพฤติกรรมตามค่านิยมฯ ที่กำหนดไว้ 2. ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีพฤติกรรมตรงตามค่านิยมและวัฒนธรรม เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 26 แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงานการทำงานที่รวดเร็ว รับรู้และเข้าใจถึงการแสดงพฤติกรรมที่บ่งบอกความเป็นตัวตนขององค์กร และพร้อมสนับสนุน/ขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการด้วยการสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับวิทยากรผู้เชี่ยวชาญ และประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัดที่รับผิดชอบเกณฑ์การประเมินผลแต่ละด้าน
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	1 ตุลาคม 2565 – 30 กันยายน 2567
งบประมาณ	ปีงบประมาณ 2566 และ 2567 1.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566 : 0.500 ล้านบาท , ปีงบประมาณ 2567 : 0.500 ล้านบาท)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : 1. ประเมินและสรุปผลการรับรู้ด้านพฤติกรรมตามค่านิยมของพนักงาน 2. นำผลวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงานมาทบทวนแผนเสริมสร้างค่านิยมฯ 3. ดำเนินกิจกรรมตามแผนส่งเสริมที่กำหนดไว้ได้ครบถ้วน ปีงบประมาณ 2567 : 1. ประเมินและสรุปผลการรับรู้ด้านพฤติกรรมตามค่านิยมของพนักงาน 2. นำผลวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงานมาทบทวนแผนเสริมสร้างค่านิยมฯ 3. ดำเนินกิจกรรมตามแผนส่งเสริมที่กำหนดไว้ได้ครบถ้วน

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การกำหนดกิจกรรมไม่สอดคล้องกับค่านิยม และวัฒนธรรมขององค์กร	2	2	4	- กำหนดกิจกรรมให้สอดคล้องกับค่านิยม และวัฒนธรรม ขององค์กร	-	1
การสื่อสารไม่เข้าถึงพนักงานทุกระดับ	2	2	4	กำหนดแนวทางและช่องทางการสื่อสารให้เหมาะสมกับ พนักงาน	-	1

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566 - 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประเมินผลการรับรู้และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงาน														1.000 (ปีงบฯ 2566 : 0.500 ลบ. , ปีงบฯ 2567 : 0.500 ลบ.)	กพบ. ฝบ.
2	สรุปผลการประเมินการรับรู้ฯ นำเสนอผู้บริหาร															
3	นำผลวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงานมาเป็นปัจจัยนำเข้าในการทบทวนแผนเสริมสร้างค่านิยมฯ ร่วมกับผู้รับผิดชอบ Enable แต่ละด้านเป็นผู้ดำเนินการ															
4	นำเสนอแผนเสริมสร้างค่านิยม จิตสำนึก และวัฒนธรรมองค์กรต่อผู้บริหาร															
5	สื่อสารการดำเนินกิจกรรมตามแผนที่กำหนดไว้ให้กับต้นสังกัดและพนักงาน กทท. ทราบ															
6	ดำเนินกิจกรรมตามแผนเสริมสร้างค่านิยม จิตสำนึก และวัฒนธรรมองค์กร พร้อมติดตามผลจากผู้รับผิดชอบในแต่ละด้าน															
7	ประเมินผลการดำเนินกิจกรรมตามแผน และจัดทำรายงานสรุปผลการประเมินนำเสนอผู้บริหาร															

ผู้จัดทำ : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล

โทร. : 5701

ยุทธศาสตร์ที่ 6

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวปราณี ศุภกิจศิลป์ (ผู้อำนวยการสำนักบริหารทั่วไป)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	กทท. ได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. โดยอ้างอิงกรอบแนวคิดให้สอดคล้องกับระบบการประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model : SE-AM หลักเกณฑ์ด้าน Core Business Enablers ในด้านที่ 4 Moduleที่ 1 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งอ้างอิงหลักสากลของกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) กทท. เป็นหน่วยงานที่ตระหนักถึงความสำคัญในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นชุมชนเป้าหมายโดยรอบองค์กร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการประกอบกิจการของ กทท. หรืออาจเป็นแรงงานสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ ของ กทท. ดังนั้น เพื่อตอบสนองความต้องการ ความคาดหวังของชุมชน และสร้างให้เกิดชุมชนเข้มแข็ง และตอบสนองต่อกลยุทธ์ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด กทท. จึงได้จัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนขึ้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. ชุมชนสำคัญรอบพื้นที่ปฏิบัติการของ กทท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคได้รับการพัฒนาให้เกิดความเข้มแข็งทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม อย่างครบถ้วน สมบูรณ์ตามกรอบแนวทางมาตรฐาน ISO 26000 2. ชุมชนเกิดความพึงพอใจ และให้ความร่วมมือสนับสนุนกิจกรรมการดำเนินธุรกิจของ กทท. ให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 27 ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. (ตามแนวทาง ISO 26000)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเชื่อมั่น ยอมรับ และให้ความร่วมมือสนับสนุนกิจกรรมการดำเนินธุรกิจของ กทท. ให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการเติบโตร่วมกันอย่างยั่งยืน
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. นำหลักมาตรฐานสากลด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ตามมาตรฐาน ISO 26000 มาเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร โดยจัดทำคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของ กทท. และแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. ระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 88.000 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 และ 2567 44.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการได้สำเร็จตามแผนการดำเนินงานด้าน CSR in Process ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการได้สำเร็จตามแผนการดำเนินงานด้าน CSR in Process ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. โครงสร้างและอัตรากำลังยังอยู่ระหว่างการพิจารณา ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI ไม่สามารถดำเนินการได้เต็มรูปแบบ	4 L	4 AP	4x4 16	ติดตามความคืบหน้าโครงสร้างและอัตรากำลังจาก ฝบ. อย่างต่อเนื่องนอกจากนี้ยังได้เสนอให้ ฝบ. เกลี่ยอัตรากำลังบางส่วนให้กองกิจการเพื่อสังคม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันตามเป้าหมายที่ ฝก. กำหนดในยุทธศาสตร์องค์กรได้ก่อน	-	3x2 6
2. พนักงานตามอัตรากำลังโครงสร้างใหม่ขาดความรู้และทักษะงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI	4 L	4 V	4X4 16	เสนอให้ ฝบ. จัดทำแผนเสริมสร้างทักษะของบุคลากร ให้มีความรู้ความเข้าใจงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000และการพัฒนาความยั่งยืน	-	3x2 6

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ 2565 ก.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ปีงบฯ 2567		ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		
1	ทบทวนแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) โดยจัดประชุมเสวนารับฟังความคิดเห็นจากชุมชนรอบ กทท. ก่อนเสนอแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปีงบประมาณ 2566 ต่อคณะกรรมการ CSR และคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อขอความเห็นชอบและเสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อรับทราบ																22.000	สภ.ภ.
2	เผยแพร่แผนงานด้าน CSR ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและเริ่มดำเนินการโครงการตามแผนงาน																	
3	ติดตาม ประเมินผลตัวชี้วัด รวบรวมและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม CSR รายไตรมาส																	
4	เสนอคณะกรรมการ CSR และคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อพิจารณาผลการดำเนินงานตามแผนงานฯ เป็นรายไตรมาส														*			
5	เสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนงานฯ เป็นรายไตรมาส															*		

* เสนอรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ CSR/คณะกรรมการกำกับฯ/คณะกรรมการ กทท. ประจำปีไตรมาสที่ 4 ปีงบประมาณ 2566

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566 ก.ค. - ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ปีงบฯ 2568		ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		
1	ทบทวนแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) โดยจัดประชุมเสวนารับฟังความคิดเห็นจากชุมชนรอบ กทท. ก่อนเสนอแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปีงบประมาณ 2567 ต่อคณะกรรมการ CSR และคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อขอความเห็นชอบและเสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อรับทราบ																22.000	ส.บ.ภ.
2	เผยแพร่แผนงานด้าน CSR ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและเริ่มดำเนินการโครงการตามแผนงาน																	
3	ติดตาม ประเมินผลตัวชี้วัด รวบรวมและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม CSR รายไตรมาส																	
4	เสนอคณะกรรมการ CSR และคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อพิจารณาผลการดำเนินงานตามแผนงานฯ เป็นรายไตรมาส														*			
5	เสนอคณะกรรมการ กทท. เพื่อรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนงานฯ เป็นรายไตรมาส															*		

* เสนอรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ CSR/คณะกรรมการกำกับฯ/คณะกรรมการ กทท. ไตรมาสที่ 4 ปีงบประมาณ 2567

ผู้จัดทำ : นายปรัชญา พรหมประยูร
ตำแหน่ง : จบท.8 ปจอ. ช่วยปฏิบัติงาน กกอ.
โทร. : 5251

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	แผนงานการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวปาริณี ศุภกิจศิลป (ผู้อำนวยการสำนักบรรษัทภิบาล)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	รายงานการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainability Report) เป็นเอกสารที่เปิดเผยมูลค่าการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่องค์กรจัดทำขึ้นเพื่อสนองความต้องการในปัจจุบันที่ล้าพังรายงานทางการเงินเพียงอย่างเดียวไม่สามารถสะท้อนข้อมูลผลประกอบการโดยรวมให้แก่ผู้ถือหุ้น ลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นได้อย่างครบถ้วน เป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งที่องค์กรใช้สื่อสารสร้างความเข้าใจต่อทิศทาง และกระบวนการดำเนินการด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร รายงานความก้าวหน้า ตลอดจนแสดงให้เห็นถึงการบริหารจัดการทั้งผลกระทบทางลบที่เกิดจากการดำเนินกิจการขององค์กร และผลกระทบทางบวกที่องค์กรส่งมอบให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนกลุ่มต่างๆ เช่น การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ การสร้างงาน การพัฒนาคุณภาพชีวิตจากผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ เป็นต้น ในหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลใหม่ (SE-AM) ซึ่งเริ่มใช้ประเมินในปี 2563 เป็นต้นมา ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (CG & Leadership) หัวข้อ 9. ความยั่งยืนและนวัตกรรม กำหนดให้เรื่องรายงานการพัฒนาความยั่งยืน ต้องมีการดำเนินการจัดทำในทุกรัฐวิสาหกิจ โดยให้สามารถเปิดเผยได้ตามศักยภาพและความพร้อมด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่รัฐวิสาหกิจสามารถจัดเก็บในแต่ละช่วงเวลา กทท. เป็นหนึ่งในองค์กรที่อยู่ในระบบประเมินผล SE-AM จึงได้จัดทำแผนการจัดทำรายงานการพัฒนาความความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) นี้ขึ้น เพื่อให้ กทท. มีรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท. ในการตอบเกณฑ์การประเมินรัฐวิสาหกิจ และใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพัฒนาให้เกิดเป็นกระบวนการรายงานที่สามารถสร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ด้วยการผนวกเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมและความยั่งยืนเข้ากับกระบวนการดำเนินงานขององค์กร
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อให้ กทท. มีรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 27 ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. (ตามแนวทาง ISO 26000)
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้ กทท. มีรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท. ในการตอบเกณฑ์การประเมินรัฐวิสาหกิจ และใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพัฒนาให้เกิดเป็นกระบวนการรายงานที่สามารถสร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ด้วยการผนวกเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมและความยั่งยืนเข้ากับกระบวนการดำเนินงานขององค์กร
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. นำหลักมาตรฐานสากลด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ตามมาตรฐาน ISO 26000 มาเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร โดยจัดทำคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของ กทท. และแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. ระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : มีระบบการเก็บข้อมูลรายเดือน รายไตรมาส และรายปี ปีงบประมาณ 2567 : มีการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท. ปีงบประมาณ 2568 : มีการเผยแพร่รายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท.

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. โครงสร้างและอัตรากำลังยังอยู่ระหว่างการพิจารณา ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI ไม่สามารถดำเนินการได้เต็มรูปแบบ	4 L	4 AP	4x4 16	ติดตามความคืบหน้าโครงสร้างและอัตรากำลังจาก ฝบ. อย่างต่อเนื่องนอกจากนี้ยังได้เสนอให้ ฝบ. เกลี้ยอัตรากำลังบางส่วนให้กองกิจการเพื่อสังคม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันตามเป้าหมายที่ ฝก. กำหนดในยุทธศาสตร์องค์กรได้ก่อน	-	3x2 6
2. พนักงานตามอัตรากำลังโครงสร้างใหม่ขาดความรู้และทักษะงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI	4 L	4 V	4X4 16	เสนอให้ ฝบ. จัดทำแผนเสริมสร้างทักษะของบุคลากร ให้มีความรู้ความเข้าใจงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการพัฒนาความยั่งยืน	-	3x2 6

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนงานการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (GRI) ของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณ 2566			ปีงบประมาณ 2567												ปีงบประมาณ 2568			ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.		
1	ประชุมพิจารณากรอบการดำเนินงาน GRI โดยวิเคราะห์ Materiality ซึ่งครอบคลุม 3 มิติ 33 ประเด็น 84 ข้อ เพื่อกำหนดกรอบและแนวทางการดำเนินงาน																			-	สภก.
2	ประชุมถ่ายทอดกรอบการดำเนินงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินงานตามกรอบ GRI																			-	
3	จัดทำระบบการเก็บข้อมูลรายเดือน รายไตรมาส และรายปี																			-	
4	ลงพื้นที่ทุกหน่วยงานตรวจสอบการดำเนินงาน ให้คำแนะนำในการดำเนินงาน รวมทั้งวิธีการเก็บข้อมูล เพื่อประกอบการจัดทำรายงาน GRI																			-	
5	ตั้งกรรมการ TOR																			-	
6	จัดทำ TOR และใบเบิก																			-	
7	ประสานพัสดุ ดำเนินการจัดจ้างตาม e-bidding																			-	
8	ประสานข้อมูลกับผู้รับจ้างดำเนินงาน																			-	
9	ตรวจสอบความถูกต้อง และแก้ไขรายงานให้สมบูรณ์																			-	
10	คณะกรรมการตรวจการจ้างตรวจรับงาน																			-	
11	ดำเนินการเผยแพร่รายงาน GRI																			-	

ผู้จัดทำ : นายปรัชญา พรหมประยูร
ตำแหน่ง : จบท.8 ปจอ. ช่วยปฏิบัติงาน กกอ.สภก.
โทร. : 5251

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ กทท. ระยะที่ 3
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวผาณิตตา เจริญผล (ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดให้มีการประเมิน Eco-Efficiency เป็นตัวชี้วัดร่วมที่ทุกรัฐวิสาหกิจต้องดำเนินการ โดยแบ่งเกณฑ์การประเมินออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้ <u>ระยะที่ 1</u> : สำหรับรัฐวิสาหกิจที่เริ่มประเมิน Eco-Efficiency เป็นปีแรก โดยมีเป้าหมายให้รัฐวิสาหกิจเตรียมความพร้อมในการวัดและประเมิน Eco-Efficiency ขององค์กร โดยมีการจัดตั้งคณะทำงาน มีการกำหนดแนวทางในการวัดและประเมิน Eco-Efficiency ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และสามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามแผนงาน <u>ระยะที่ 2</u> : สำหรับรัฐวิสาหกิจที่ประเมินผล Eco-Efficiency เป็นปีที่ 2 โดยมีเป้าหมายเพื่อให้รัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-Efficiency ขององค์กรได้ครบถ้วน จนสามารถคำนวณค่า Eco-Efficiency ขององค์กรได้ และนำผลที่ได้มาจัดทำแผนงานในการปรับปรุงผลเพื่อนำเสนอคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจเพื่อให้ความเห็นชอบ <u>ระยะที่ 3</u> : สำหรับรัฐวิสาหกิจที่ประเมินผล Eco-Efficiency ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป โดยมีเป้าหมายเพื่อวัดผลตัวเลขความสามารถในการปรับปรุงค่า Eco-Efficiency ของรัฐวิสาหกิจควบคู่ไปกับการให้รัฐวิสาหกิจทบทวนและปรับปรุงการวัดและประเมิน Eco-Efficiency ขององค์กรให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด เพื่อใช้ในการประเมินผลปัดไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อประเมิน Eco-Efficiency ของ กทท. ในระยะที่ 3 ตามที่ สคร. กำหนด
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. สามารถประเมินประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากรและลดการปล่อยมลพิษซึ่งก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม และสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพควบคู่ไปกับความรับผิดชอบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถสร้างโอกาสและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันอีกทางหนึ่ง
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ดำเนินการประเมิน Eco-Efficiency ของ กทท. ระยะที่ 3 ในปีงบประมาณ 2566-2567 โดยการรวบรวมข้อมูลปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (ตัน) วิเคราะห์ปริมาณก๊าซเรือนกระจกขององค์กร (คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า) และติดตามการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาปรับปรุงค่า Eco-Efficiency ให้เข้าสู่มาตรฐาน รวมทั้งจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดและเป้าหมายเสนอคณะทำงาน Eco-Efficiency และ สคร.
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 0.800 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 = 0.400 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 = 0.400 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 2% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562) ปีงบประมาณ 2567 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 4% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. ผู้รับผิดชอบโครงการ ไม่แน่ใจ ไม่คุ้นเคยกับเทคโนโลยีที่ใช้ในโครงการและไม่มีวิธีรับมือเตรียมไว้ หากเกิดสิ่งอยู่นอกเหนือความคาดหมายหรือประสพการณ์	3	1	ต่ำ (3 x 1)	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	-
3. โครงการไม่สามารถสร้างผลงานจริงได้ตามความคาดหวังที่มีต่อผลจากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน และพิจารณาแนวทางแก้ไขหากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
4. มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่ไม่เหมาะสม เช่น การเกิดภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม, แผ่นดินไหว, ลมพายุ)	2	1	ต่ำ (2 x 1)	จัดทำแผนงานซ่อมแซม ปรับปรุงอุปกรณ์ในโครงการที่ได้รับความเสี่ยงให้สามารถกลับมาใช้งานได้	-	-
5. การทำงานผิดพลาด ของพนักงาน (Human Error) ของหน่วยงานภายในองค์กร	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานต้นสังกัดควบคุม ตรวจสอบการดำเนินงานของพนักงานเพื่อลดความผิดพลาด	-	-
6. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ กทท. ระยะที่ 3

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำบันทึกถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดส่งแผนงาน/โครงการที่นำมา ปรับปรุงค่า Eco-Efficiency														0.400	ฝก.
2	เก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการประเมิน Eco-Efficiency ของ กทท.															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานแผนงาน/ โครงการที่นำมาปรับปรุงค่า Eco-Efficiency															
4	ทวนสอบข้อมูล คำนวณค่า Eco-Efficiency และค่า Factor															
5	จัดทำรายงานเสนอคณะทำงานฯ และ สคร.															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำบันทึกถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดส่งแผนงาน/โครงการที่นำมา ปรับปรุงค่า Eco-Efficiency														0.400	ฝก.
2	เก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการประเมิน Eco-Efficiency ของ กทท.															
3	รวบรวมผลการดำเนินงานแผนงาน/ โครงการที่นำมาปรับปรุงค่า Eco-Efficiency															
4	ทวนสอบข้อมูล คำนวณค่า Eco-Efficiency และค่า Factor															
5	จัดทำรายงานเสนอคณะทำงานฯ และ สคร.															

ผู้จัดทำ : นางสาวรัตติกานต์ ฉำทรัพย์

ตำแหน่ง : นักวิทยาศาสตร์ 10 ฝก.

โทร. : 5227

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	ซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	เรือโทกิตติคุณ นาคบุญชูร (ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 6.1	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	เนื่องจากรถยกตู้สินค้าหนัก มีอายุการใช้งานมากกว่า 13 ปี สภาพทรุดโทรม เกิดเหตุขัดข้องบ่อยครั้ง กีดขวางการจราจรเป็นประจำในระหว่างการปฏิบัติงาน ทำให้การบริการล่าช้า ไม่เป็นที่พึงพอใจของลูกค้าที่มาใช้บริการ ส่วนการบำรุงรักษาเนื่องจากเป็นรถเก่าหมดสภาพทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณในการซ่อมและบำรุงรักษาสูงเพื่อลดปัญหาการเสียและเกิดเหตุขัดข้องบ่อย ลดการกีดขวางการจราจรในการปฏิบัติงาน เป็นที่พึงพอใจกับการให้บริการแก่ลูกค้าและประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษา จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อซื้อทดแทนรถที่เก่าและชำรุดเสื่อมสภาพ
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อลดปัญหาการเสียและเกิดเหตุขัดข้องบ่อย ลดการกีดขวางการจราจรในการปฏิบัติงาน เป็นที่พึงพอใจกับการให้บริการแก่ลูกค้าและประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษา
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 = มีนาคม 2565 – กันยายน 2566 ปีงบประมาณ 2567 = มีนาคม 2566 – กันยายน 2567
งบประมาณ	งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 64,130,000 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 67,336,500 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	จัดซื้อและรับมอบเสร็จภายในปีงบประมาณ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่ อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่น ทดแทน	-	-
2. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและ ตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์ นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น จด การจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวน มาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : ซื้อมอเตอร์สูบลูกค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตรกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง / กำหนดรายละเอียด และเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค. – มิ.ย. 65													64.130	รท.2
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตาม ระเบียบ กทท. ว่าด้วยการพัสดุ	ก.ค. – ก.ย. 65														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง / รอรับของ และตรวจรับ															
5	การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำแบบก่อสร้าง / กำหนดรายละเอียด และเงื่อนไขการจัดหา	มี.ค. – มิ.ย. 66													67.336	รท.2
2	ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตาม ระเบียบ กทท. ว่าด้วยการพัสดุ	ก.ค. – ก.ย. 66														
3	ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา															
4	ดำเนินการก่อสร้าง / รอรับของ และตรวจรับ															
5	การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ															

ผู้จัดทำ : นายทวีทย์ กลิ่นแพทย์กิจ
ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกเครื่องมือทันตกรรม 2
โทร. : 3314

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเรือลากจูงและลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ	เรือโทกิตติคุณ นาคบุญชู ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	1. แผนกเรือ กองบริการท่า มีหน้าที่ให้บริการและควบคุมการปฏิบัติงานของเรือลากจูง จำนวน 9 ลำ 2. พื้นที่ปฏิบัติงานหลักของเรือลากจูง คือ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก หลักผูกเรือ และทุ่นผูกเรือกลางน้ำ 3. ท่าเทียบเรือแผนกเรือถึงท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก มีระยะทางประมาณ 1.7 กิโลเมตร และใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 15 นาที 4. เวนเรือลากจูงประจำวัน ลำดับที่ 1 และ 2 จะออกปฏิบัติงานเฉลี่ยลำละ 4 ครั้ง/วัน 5. หากเรือลากจูงเทียบเรือที่บริเวณท่าเทียบเรือ 22A แทนที่เทียบเรือแผนกเรือ จะทำให้ - ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ประมาณ 75 ลิตร/ลำ/ครั้ง - ลดระยะเวลาเดินทางไปให้บริการลากจูงเรือสินค้าที่ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก 30 นาที 6. ตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าสำหรับเรือสินค้าบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ 22A จำนวน 1 ตู้ สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าเพียงพอสำหรับเรือลากจูง 2 ลำ
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 2. ลดปริมาณไอเสียที่เกิดจากการเผาไหม้ 3. ลดระยะเวลาเดินทางในการให้บริการลากจูง
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และมลภาวะที่เกิดจากการเผาไหม้ การให้บริการเกิดความสะดวกรวดเร็ว ลูกคามีความพึงพอใจในการให้บริการ
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ให้เวรเรือลากจูงประจำวัน ลำดับที่ 1 และ 2 จอดบริเวณท่าเทียบเรือ 22A เพื่อรอให้บริการลากจูงเรือสินค้า ในกรณีที่ท่าเทียบเรือ 22A ว่าง
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ต.ค. – ก.ย.
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือลากจูงได้ 20,000 ลิตร ปีงบประมาณ 2567 ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือลากจูงได้ 22,500 ลิตร

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การทำงานผิดพลาดของพนักงาน (Human Error) ของหน่วยงานภายในองค์กร	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานต้นสังกัดควบคุม ตรวจสอบการดำเนินงานของพนักงานเพื่อลดความผิดพลาด	-	-
2. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเรือลากจูงและลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมเตรียมความพร้อม														0	กท.
2	ตรวจสอบการขอใช้บริการ ท่าเทียบเรือ 22A														0	ผท.
3	จัดเวรเรือลากจูงประจำวัน ลำดับที่ 1,2 จอดท่าเทียบเรือ 22A รอให้บริการ														0	ผร.
4	สรุปผลการดำเนินการ		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0	กท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประชุมเตรียมความพร้อม														0	กท.
2	ตรวจสอบการขอใช้บริการ ท่าเทียบเรือ 22A														0	ผท.
3	จัดเวรเรือลากจูงประจำวัน ลำดับที่ 1,2 จอดท่าเทียบเรือ 22A รอให้บริการ														0	ผร.
4	สรุปผลการดำเนินการ		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	0	กท.

ผู้จัดทำ : เรือเอกอภิวัฒน์ เตชะาทกุล
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองบริการท่า
โทร. : 3467

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการปลูกป่าและอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางจิตา พยัคฆ์ (ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	กทท. ได้ให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ชุมชนรอบข้าง รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการดำเนินกิจการของ กทท. มาโดยตลอด โดยได้มีการพัฒนาและดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) มาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของ กทท. ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกัน อย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อเพิ่มปริมาณพื้นที่ป่าและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โดยรอบ ทชส. และจังหวัดเชียงราย 2. เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบ ทชส.
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้บริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีปริมาณต้นไม้เพิ่มมากขึ้น สามารถนำปริมาณต้นไม้ที่ปลูกมาคำนวณการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO ₂ e) จากการดำเนินงานของ กทท. อีกทั้ง ยังสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	โครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) เป็นโครงการที่เกิดจากการร่วมมือกันของศูนย์ EVM ท่าเรือกรุงเทพ ศูนย์ EVM ท่าเรือแหลมฉบัง และศูนย์ EVM สายงานสนับสนุน โดยร่วมกันจัดทำแผนงาน/โครงการที่สามารถสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂) ได้แก่ โครงการที่ลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการใช้พลังงานไฟฟ้า สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน ลดปริมาณขยะ การจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการปลูกต้นไม้ใหญ่/เพิ่มพื้นที่สีเขียว เป็นต้น
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ อยู่ระหว่าง สทท. ทำเรื่องจัดสรรงบประมาณเพื่อนำเสนอ กกอ. ต่อไป งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 และ 2567 อยู่ระหว่าง สทท. ทำเรื่องจัดสรรงบประมาณเพื่อนำเสนอ กกอ. ต่อไป งบลงทุนที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 และ 2567 อยู่ระหว่าง สทท. ทำเรื่องจัดสรรงบประมาณเพื่อนำเสนอ กกอ. ต่อไป
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ดำเนินการปลูกป่าเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2567 ดำเนินการปลูกป่าเสร็จ 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. โครงการไม่สามารถสร้างผลงานจริงได้ตามความคาดหวังที่มีต่อผลจากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน และพิจารณาแนวทางแก้ไขหากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
3. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประสานงานหน่วยงานราชการในพื้นที่ อ.เชียงแสนเพื่อเตรียมการในการปลูกป่า						■									
2	ขอความเห็นชอบดำเนินการปลูกป่า บริเวณ อ. เชียงแสนและเบิกเงิน							■								
3	จัดทำบันทึกขออนุมัติจัดกิจกรรม โครงการปลูกป่าฯ								■							
4	จัดทำบันทึกขออนุมัติผู้บริหารและ พนักงาน กทท. เดินทางเข้าร่วม กิจกรรมดังกล่าว									■						
5	จัดทำบันทึกขอรายชื่อจาก หน่วยงานภายใน กทท. เพื่อให้ พนักงานเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว									■						
6	จัดทำจดหมายเรียนเชิญ หน่วยงาน ในท้องที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าร่วม กิจกรรมดังกล่าว										■					
7	เตรียมความพร้อมกับหน่วยงานใน พื้นที่ที่เข้าร่วมวันปลูกป่าฯ											■				
8	ดำเนินการปลูกป่าในพื้นที่ที่จัดสรร												■			
9	รายงานผลการดำเนินงาน													■		

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประสานงานหน่วยงานราชการในพื้นที่ อ.เชียงแสนเพื่อเตรียมการในการปลูกป่า						■									
2	ขอความเห็นชอบดำเนินการปลูกป่า บริเวณ อ. เชียงแสนและเบิกเงิน							■								
3	จัดทำบันทึกขออนุมัติจัดกิจกรรม โครงการปลูกป่าฯ								■							
4	จัดทำบันทึกขออนุมัติผู้บริหารและ พนักงาน กทท. เดินทางเข้าร่วม กิจกรรมดังกล่าว									■						
5	จัดทำบันทึกขอรายชื่อจาก หน่วยงานภายใน กทท. เพื่อให้ พนักงานเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว									■						
6	จัดทำจดหมายเรียนเชิญ หน่วยงาน ในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าร่วม กิจกรรมดังกล่าว										■					
7	เตรียมความพร้อมกับหน่วยงานใน พื้นที่ที่เข้าร่วมวันปลูกป่าฯ											■				
8	ดำเนินการปลูกป่าในพื้นที่ที่จัดสรร												■			
9	รายงานผลการดำเนินงาน													■		

ผู้จัดทำ : นายฉัตรชัย อโนทัยสินทวี

ตำแหน่ง : จบท. 8 สทท.

โทร. : 5425

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการปลูกป่าชายเลนและอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางฐิตา พยัคฆ์ (ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	กทท. ได้ให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ชุมชนรอบข้าง รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการดำเนินกิจการของ กทท. มาโดยตลอด โดยได้มีการพัฒนาและดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) มาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของ กทท. ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกัน อย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อเพิ่มปริมาณพื้นที่ป่าชายเลนและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โดยรอบ ทรน. และจังหวัดระนอง 2. เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการพื้นที่โดยรอบ ทรน.
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เพื่อให้บริเวณโดยรอบท่าเรือระนองมีปริมาณป่าชายเลนเพิ่มมากขึ้น สามารถนำปริมาณต้นไม้ที่ปลูกมาคำนวณการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO ₂ e) จากการดำเนินงานของ กทท. อีกทั้ง ยังสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกัน อย่างยั่งยืน
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	โครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) เป็นโครงการที่เกิดจากการร่วมมือกันของศูนย์ EVM ท่าเรือกรุงเทพ ศูนย์ EVM ท่าเรือแหลมฉบัง และศูนย์ EVM สายงานสนับสนุน โดยร่วมกันจัดทำแผนงาน/โครงการที่สามารถสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์(CO ₂) ได้แก่ โครงการที่ลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการใช้พลังงานไฟฟ้า สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน ลดปริมาณขยะ การจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการปลูกต้นไม้ใหญ่/เพิ่มพื้นที่สีเขียว เป็นต้น
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 2.000 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2566 1.000 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2567 1.000 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ดำเนินการปลูกป่าเสร็จ 100% ปีงบประมาณ 2567 ดำเนินการปลูกป่าเสร็จ 100%

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. โครงการไม่สามารถสร้างผลงานจริงได้ตามความคาดหวังที่มีต่อผลจากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน และพิจารณาแนวทางแก้ไขหากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
3. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประสานงานหน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดระนองเพื่อเตรียมการในการปลูกป่า ชายเลน															
2	ขออนุมัติดำเนินกิจกรรมฯ พร้อมเบิก เงินยืมโดยตรง															
3	จัดทำบันทึกขอรายชื่อพนักงานต่างๆ จากหน่วยงานภายใน กทท. เพื่อเข้า ร่วมกิจกรรม															
4	ขออนุมัติผู้บริหารและพนักงาน กทท. เดินทางเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว															
5	จัดทำจดหมายเรียนเชิญ หน่วยงานใน สังกัด คค. และหน่วยงานในท้องที่ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าร่วมกิจกรรม ดังกล่าว															
6	เตรียมพื้นที่ปลูกป่าฯ															
7	ประสานหน่วยงานในพื้นที่เพื่อเตรียม ความพร้อมร่วมงานวันปลูกป่าฯ															
8	ดำเนินการปลูกป่าชายเลน															
9	รายงานผลการดำเนินงาน															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ประสานงานหน่วยงานราชการในพื้นที่ จังหวัดระนองเพื่อเตรียมการในการปลูกป่า ชายเลน															
2	ขออนุมัติดำเนินกิจกรรมฯ พร้อมเบิก เงินยืมทตรง															
3	จัดทำบันทึกขอรายชื่อพนักงานต่างๆ จากหน่วยงานภายใน กทท. เพื่อเข้า ร่วมกิจกรรม															
4	ขออนุมัติผู้บริหารและพนักงาน กทท. เดินทางเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว															
5	จัดทำจดหมายเรียนเชิญ หน่วยงานใน สังกัด คค. และหน่วยงานในท้องที่ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าร่วมกิจกรรม ดังกล่าว															
6	เตรียมพื้นที่ปลูกป่าฯ															
7	ประสานหน่วยงานในพื้นที่เพื่อเตรียม ความพร้อมร่วมงานวันปลูกป่าฯ															
8	ดำเนินการปลูกป่าชายเลน															
9	รายงานผลการดำเนินงาน															

ผู้จัดทำ : นายฉัตรชัย อโนทัยสินทวี

ตำแหน่ง : จบท. 8 สทท.

โทร. : 5425

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวผาณิตา เจริญผล (ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	เพื่อส่งเสริมแนวทางการนำขยะกลับมาทำให้เกิดคุณค่าและช่วยลดปริมาณขยะ โดยการนำเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) มาช่วยลดปริมาณขยะที่เกิดจากการดำเนินงานของ กทท. ซึ่งเป็นการส่งเสริมนโยบาย Bio-Circular-Green Economy Model หรือ BCG ของประเทศไทย โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรของ กทท. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน เพื่อให้สามารถเกิดเป็นแนวคิดหรือโครงการที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ในอนาคต หรือเพื่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ ๆ ที่ช่วยลดปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	สร้างความรู้และความเข้าใจด้านเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และ Bio-Circular-Green Economy (BCG) ที่สอดคล้องกับโมเดลเศรษฐกิจ BCG ของประเทศไทย 4.0
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงาน กทท. มีความเข้าใจถึงกรอบนโยบายและประเมินโอกาสและผลกระทบจากการการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค มีความรู้ความเข้าใจ และเตรียมความพร้อมต่อการพัฒนารูปแบบและแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ของธุรกิจเพื่อสร้างคุณค่าสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และเกิดความสอดคล้องในการดำเนินธุรกิจยุคใหม่
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	พัฒนาศักยภาพของบุคลากรของ กทท. ผ่านการอบรมเชิงปฏิบัติการและการศึกษาดูงานด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียนจากหน่วยงานภายนอกองค์กร
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2567
งบประมาณ	ปีงบประมาณ 2567 = 0.325 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ระดับความเข้าใจของผู้เข้าอบรมจากการประเมินภายหลังการอบรมเชิงปฏิบัติการ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. โครงการไม่สามารถสร้างผลงานจริงได้ตามความคาดหวังที่มีต่อผลจากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน และพิจารณาแนวทางแก้ไขหากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
3. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำบันทึกขอรายชื่อผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมโครงการฯ														0.325	ฝก.
2	จัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ ได้แก่ การให้ความรู้ด้านแนวคิด 3R และ เศรษฐกิจหมุนเวียน การศึกษาดูงาน ด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียนจาก หน่วยงานภายนอกองค์กร การเขียน โครงการ/แผนงานเพื่อสนับสนุน แนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน และการ ประเมินระดับความรู้ความเข้าใจของ ผู้เข้ารับการอบรม															
3	จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนิน โครงการฯ เสนอผู้บังคับบัญชา															

ผู้จัดทำ : นางมยุรี ตรีรูป

ตำแหน่ง : นักวิชาการ 11 ฝก.

โทร. : 5235

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวผานิตตา เจริญผล (ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นและการมีส่วนร่วมในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อสังคมของ กทท. อันเนื่องมาจากการจัดซื้อและนำเข้าวัสดุอุปกรณ์จากคู่ค้า ผู้ส่งมอบหรือพันธมิตรทางการค้า ดังนั้นการส่งเสริมให้มีการจัดซื้อสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement) จึงเป็นเครื่องมือที่ช่วยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีการพิจารณาตั้งแต่การเลือกใช้วัตถุดิบ กระบวนการผลิต การขนส่ง การใช้งาน และการกำจัด โดยโครงการฯ จะมีการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement) ตามเกณฑ์ต่างๆ รวมทั้งกำหนดลักษณะของสินค้า/ประเภทสินค้าสีเขียวที่ กทท. จะจัดซื้อและใช้งานต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อส่งเสริมให้ห่วงโซ่อุปทานให้มีความยั่งยืน โดยการสนับสนุนการจัดซื้อสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	พนักงาน กทท. มีการรับรู้และความเข้าใจการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement) ส่งผลให้การวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ของ กทท. ที่จะจัดซื้อเข้ามาในอนาคต จะเป็นอุปกรณ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และส่งผลถึงการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO ₂ e) ของ กทท.
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement) ให้กับหน่วยงานพัสดุของ กทท. รวมทั้งจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อร่วมกันวิเคราะห์และคัดเลือก และกำหนดลักษณะสินค้าสีเขียว เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการจัดซื้อสินค้าของ กทท. ต่อไป
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2567
งบประมาณ	งบประมาณรวมทั้งโครงการ 0.120 ล้านบาท งบทำการที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 0.120 ล้านบาท
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	คู่มือการจัดซื้อสีเขียวแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก หรือมอบเงินสนับสนุนกิจกรรมเป็นต้น	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement)

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	จัดทำบันทึกขอรายชื่อผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมการโครงการฯ														0.120	ฝก.
2	จัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ ได้แก่ การให้ความรู้ด้านแนวคิด 3R และเศรษฐกิจหมุนเวียน การศึกษาดูงานด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียนจากหน่วยงานภายนอกองค์กร การเขียนโครงการ/แผนงานเพื่อสนับสนุนแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน และการประเมินระดับความรู้ความเข้าใจของผู้เข้ารับการอบรม															
3	จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินโครงการฯ เสนอผู้บังคับบัญชา															

ผู้จัดทำ : นางมยุรี ดีรูป

ตำแหน่ง : นักวิชาการ 11 ฝก.

โทร. : 5235

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System: EIS) ของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวผานิตตา เจริญผล (ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	ในปี 2560 กทท. ได้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS) โดยจัดเก็บข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่างๆ ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา ของเสีย จำนวนต้นไม้ที่ปลูก และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งสามารถใช้ในการติดตามข้อมูลและประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของ กทท. ได้ ในการนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบให้มีความครบถ้วนและสมบูรณ์ของข้อมูลมากยิ่งขึ้น จึงควรมีการพัฒนาต่อระบบให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบในรูปแบบอัตโนมัติมากยิ่งขึ้น เพื่อลดความผิดพลาดของข้อมูลจากการนำเข้าสู่ข้อมูลที่อาจเกิดขึ้น
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS) ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล ตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้ระบบ และระบบสามารถคำนวณปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ขององค์กรได้ครบถ้วน และผู้บริหารสามารถนำข้อมูลดังกล่าวประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายสำหรับการบริหารจัดการก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับการดำเนินงานของ กทท.
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็น ท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. มีระบบสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS) ที่มีประสิทธิภาพ มีความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล ตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้ระบบ และระบบสามารถคำนวณปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ขององค์กรได้ครบถ้วน
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงระบบ และประสาน ฝทส. เพื่อดำเนินการต่อไป
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566
งบประมาณ	ไม่ใช้งบประมาณ
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. โครงการไม่สามารถสร้างผลงานจริงได้ตามความคาดหวังที่มีต่อผลจากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน และพิจารณาแนวทางแก้ไขหากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
3. มีความเสี่ยงที่จะดำเนินโครงการไม่ได้ตามกรอบเวลาและตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินโครงการ	-	-

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : การต่อยอดโครงการพัฒนาระบบสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System: EIS) ของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ทบทวนผลการทำงานของระบบ EIS โดยรวบรวมข้อคิดเห็นจากผู้ใช้ระบบ EIS ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการจัดการข้อมูลด้านการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของ กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง														-	อฝก.
2	หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุง/พัฒนาระบบ EIS															
3	จัดทำสรุปผลการหารือ/แนวทางการพัฒนาระบบ EIS เสนอที่ประชุมคณะกรรมการฯ															

ผู้จัดทำ : นางสาวรัตติกานต์ ฉ่ำทรัพย์
ตำแหน่ง : นักวิทยาศาสตร์ 10 ฝก.
โทร. : 5227

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชิงยุทธศาสตร์ของ กทท.
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐวิสาหกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	กทท. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นบทบาทสำคัญต่อการดำเนินภารกิจขององค์กรมาโดยตลอด โดยในปีงบประมาณ 2563 ได้ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ตามเกณฑ์ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model หรือระบบ SE-AM ของ สคร. ในส่วน ส่วน Core Business Enablers ด้านที่ 4 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ซึ่งในแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้ระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวมขององค์กร จำนวน 14 กลุ่ม และจัดลำดับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมาย จำนวน 8 กลุ่ม ได้แก่ 1. พนักงาน/ลูกจ้าง (รวมกลุ่มสหภาพแรงงาน) 2. ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (กระทรวงการคลัง) 3. หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ 4. ลูกค้า/ผู้ใช้บริการ 5. คู่ค้า 6. ผู้ส่งมอบ 7. ชุมชน/สังคม 8. NGOs อีกทั้ง การรวบรวมความต้องการความคาดหวังเพื่อการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำกลยุทธ์ ทิศทางขององค์กรอื่นๆ ต่อไป เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันทั่วทั้งองค์กร ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท. ต้องมีแผนงานโครงการในการการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการ ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับ ซึ่งนำไปสู่แนวทางในการขับเคลื่อนองค์กรต่อไป
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. กทท. มีประสิทธิภาพรวมถึงมาตรฐานการให้บริการและการปฏิบัติงานเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือคู่แข่ง/คู่เทียบทั้งในประเทศและ/หรือต่างประเทศ 2. ต้นทุนและค่าใช้จ่ายดำเนินงานของ กทท. ลดลงอย่างต่อเนื่องจากการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าของ กทท. 3. กทท. ไม่ก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่เป็นผลกระทบต่องานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการให้บริการและการปฏิบัติงานของ กทท. 4. กทท. มีเครือข่ายพันธมิตร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่คุณค่ามีความรู้และความสามารถด้าน CG&CSR in Process และการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเข้าร่วมสร้างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ผูกพันกับ กทท. 5. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. เกิดความสัมพันธ์ ที่ศรัทธาที่ดี และผูกพันกับ กทท.
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 28 ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. / ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. มีทัศนคติที่ดีต่อ กทท. มีความเชื่อมั่น ยอมรับ มีความพึงพอใจในการใช้บริการ และเกิดความผูกพันกับองค์กร
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	กทท. ดำเนินการเอง ตามเกณฑ์ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model หรือระบบ SE-AM โดย สคร. ในส่วน ส่วน Core Business Enablers ด้านที่ 4 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - 2567
งบประมาณ	-

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ระบุเป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการที่หน่วยงานสามารถดำเนินการได้สำเร็จในปีงบประมาณ 2566 และ 2567					
	ตัวชี้วัด	2566	2567	2568	2569	2570
	1. ระดับความสำเร็จของการสร้าง ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท.	ดำเนินการได้ ตามเป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตามเป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตามเป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตามเป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตามเป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100
	2. ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80
	3. ร้อยละความผูกพันของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียของ กทท.(ร้อยละ)		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80	

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การบริหารจัดการแผนบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์ให้เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด	E(2) ความสามารถในการบริหารจัดการ	AL(3) ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	6	ประสานงาน ติดตามและ เร่งดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน	-	$2 \times 2 = 4$
แผนงานไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	C(1) ความมั่นใจว่ามีโอกาสเกิดขึ้น <50%	AL(3) ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการจัดทำแผนงาน	-	$1 \times 2 = 2$
การบริหารจัดการแผนงานไม่ส่งผลต่อคะแนนการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	F(1) ประสบการณ์ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน	B(3) สามารถชี้แจงทำความเข้าใจให้เกิดการยอมรับและกลับมาใช้บริการตามปกติ	3	การทบทวนแผนและติดตามการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด	-	$1 \times 2 = 2$
แผนการดำเนินงานสร้างความสัมพันธ์ไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์โควิด	B(3) มีโอกาที่จะเกิดขึ้น 1-2 ปีข้างหน้า	AL(2) ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	6	คัดเลือกกิจกรรมที่มีเหมาะสมในการสร้างความสัมพันธ์	-	$3 \times 1 = 3$
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ยอมรับต่อการพัฒนาโครงการของ กทท.	A(1) เกิดขึ้นในองค์กร 1 ครั้ง	B(3) สามารถชี้แจงทำความเข้าใจให้เกิดการยอมรับและกลับมาใช้บริการได้ตามปกติ	3	สื่อสารข้อเท็จจริงในการพัฒนาโครงการของ กทท.	-	$1 \times 2 = 2$

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชิงยุทธศาสตร์ของ กทท.

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการตามแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย														--	กวธ. ฝพต. รวบรวมแผน จาก หน่วยงาน ต่างๆ
2	ติดตาม/รวบรวมผลการดำเนินงานตามแผนฯ															
3	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. ทราบ															

ลำดับ งาน	ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1	ดำเนินการตามแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย														--	กวธ. ฝพต. รวบรวมแผน จาก หน่วยงาน ต่างๆ
2	ติดตาม/รวบรวมผลการดำเนินงานตามแผนฯ															
3	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. ทราบ															

ผู้จัดทำ : นางสาวปานหทัย นิติลัทธิ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ

โทร. : 5309

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

รายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community)
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นายเดชา นุชพุ่ม (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ 6.1	พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้รับพื้นที่มาดำเนินกิจการของ กทท.และกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องจาก พ.ร.บ. การเวนคืน เมื่อปี พ.ศ. 2484 ในเนื้อที่ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ใช้ในกิจการท่าเรือ จำนวน 1,061 ไร่ ให้หน่วยงานรัฐใช้และเช่าใช้ จำนวน 378.2 ไร่ เป็นพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อรองรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ จำนวน 199.2 ไร่ และเป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนบริเวณรอบเขตท่าเรือ จำนวน 515 ไร่ และอื่นๆ เช่น พื้นที่ทางสัญจร 199.6 ไร่ ปัจจุบันมีจำนวนชุมชนที่อาศัยในพื้นที่ของ กทท. ทั้งที่เป็นผู้อาศัยดั้งเดิมและจากการเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อปลูกสร้าง ขยายและต่อเติมเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งส่วนมากเป็นแรงงานจากต่างจังหวัดรวมแล้วประมาณ 12,545 ครอบครัว มีประชากรรวม 53,529 คน แบ่งออกเป็นชุมชนได้จำนวน 26 ชุมชน (จดทะเบียนกับสำนักเขตคลองเตยแล้ว 24 ชุมชนอีก 2 ชุมชนยังไม่ได้จดทะเบียน) มีองค์กรพัฒนาชุมชนของเอกชน จำนวน 8 องค์กร ประกอบด้วย สมาคมอาสาต่อต้านยาเสพติด สถาบันการพัฒนาพื้นฐาน และมูลนิธิต่างๆ จำนวน 6 มูลนิธิ ได้แก่ มูลนิธิดวงประทีป และมูลนิธิส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพคน เป็นต้น มีโรงเรียนในพื้นที่จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ (เป็นโรงเรียนขยายโอกาสมีการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้นมีนักเรียนประมาณ 750 คน) และโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา (เป็นโรงเรียนประถมศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษามีนักเรียนประมาณ 527 คน) ศูนย์บริการสาธารณสุข 41 และสถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ จากการสำรวจผู้อาศัยในพื้นที่ชุมชนคลองเตยโดยรอบเขต กทท. พบว่า มีการต่อเติมที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่นต่อเนื่อง และบางส่วนได้มีการบุกรุกเข้าไปในเขตใต้ทางด่วนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างของทางด่วนได้ ประชากรในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพโดยใช้แรงงานเป็นหลัก มีรายได้เป็นรายวันและที่ไม่แน่นอนมีรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานเมื่อเทียบกับรายได้กับการครองชีพในเมืองหลวงและจังหวัดใกล้เคียง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจในครัวเรือนส่งผลกระทบต่อผู้อาศัยและเยาวชนในชุมชนในด้านสุขภาพอนามัยที่ไม่ได้มาตรฐาน คุณภาพและโอกาสทางการศึกษาด้อยกว่าโรงเรียนใกล้เคียงในพื้นที่เดียวกัน จากการอยู่อาศัยอย่างแออัดส่งผลให้เกิดแหล่งอาชญากรรม เป็นพื้นที่การแพร่ระบาดและเป็นแหล่งค้ายาเสพติดที่สำคัญของพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมานอกจากนี้ กทท. จะจัดระเบียบและให้การช่วยเหลือในด้านต่างๆ แล้ว ยังมีกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนอีกหลายหน่วยงานที่สำคัญ องค์กรพัฒนาชุมชน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ให้การช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัยและพัฒนาอาชีพให้กับชุมชนอีกด้วย ในปี 2536 กทท. มีโครงการจัดระเบียบโดยย้ายชุมชนไปอยู่ที่อาศัยทรงสูง ได้แก่ แพลต 23-29 (จำนวน 500 ห้องขนาดพื้นที่ห้องละ 26 ตารางเมตร) พื้นที่ราบแปลงโล่งที่ซอยวัชรพล (จำนวน 380 แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) และ พื้นที่ราบแปลงโล่งหนองจอก (จำนวน 2,140 แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) ปรากฏว่ามีผู้ย้ายเข้าอยู่อาศัยเฉพาะแพลตฟอร์ม 23-25 สำหรับแพลตฟอร์ม 26-29 มีผู้แสดงจำนองแต่ไม่ยอมย้ายเข้าไปอยู่อาศัยโดยให้เหตุผลว่าขนาดพื้นที่ห้องคับแคบ และยังคงอาศัยอยู่ที่เดิม สำหรับพื้นที่แปลงโล่งที่ซอยวัชรพล ยังมีแปลงโล่งว่างอีกจำนวน 13 แปลง และพื้นที่แปลงโล่งที่หนองจอก มีผู้แสดงจำนองแต่ไม่ยอมย้ายไปอยู่โดยให้เหตุผลว่าพื้นที่ที่ กทท. จัดให้อยู่ไกลแหล่งที่ทำการประกอบอาชีพ ลำบากในการเดินทาง

หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ (ต่อ)	ในปี 2560 กทท. มีนโยบายที่จะพัฒนาและบริหารพื้นที่โดยรวมบริเวณรอบนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบเขตท่าเรือไปพร้อมกับการพัฒนาโครงการต่างๆ ของ กทท. เพื่อเป็นการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรในภาพรวมรวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ (ททท.) ตามนโยบายรัฐบาล ที่จะพัฒนาประเทศ ตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูง เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ ดังนั้น คณะกรรมการ กทท. จึงมีมติเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2559 ที่ 24/2559 แต่งตั้งคณะ กรรมการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย เพื่อเป็นการจัดระเบียบที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดบริเวณเขตคลองเตย ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพื่อบริการชาวชุมชนในอาณาบริเวณพื้นที่เขตคลองเตย จำนวน 26 ชุมชน (12,545 ครัวเรือน) โดยมุ่งเน้นถึงความสำคัญของการพัฒนาสังคม และโอกาสทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสุขอนามัยภายในชุมชน รวมทั้งเสริมสร้างศักยภาพของคนในชุมชน ควบคู่ไปกับการประกอบธุรกิจของ กทท. ทั้งนี้ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ฝพต.) ยังมีแผนการจัดระเบียบชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใต้ทางด่วน จำนวน 5 พื้นที่ จำนวน 455 ครัวเรือน ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตคลองเตย เนื่องด้วยการเข้าอาศัยในพื้นที่ใต้ทางด่วนจะมีผลกระทบกับโครงสร้างของทางด่วน ในกรณีที่มีเหตุเพลิงไหม้ และขอความร่วมมือให้มีการกันเขตรั้ว เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของการทางพิเศษฯ ดังนั้น แผนการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนคลองเตยเป็นเมืองสมัยใหม่จึงได้นำชุมชนดังกล่าวเข้าร่วมในแผนนี้ด้วย สำหรับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชาวชุมชนบริเวณรอบเขตท่าเรือ จะแบ่งการพัฒนาเป็น Phasing โดยในระยะแรกจะดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนโดยรอบเขตท่าเรือ จำนวน 26 ชุมชน 12,545 ครัวเรือน และชุมชนใต้ทางด่วน จำนวน 455 ครัวเรือน เพื่อทราบถึงความต้องการและข้อคิดเห็นในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ในรูปแบบเมืองสมัยใหม่ (Smart Community) และเน้นให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนกับตั้งแต่เริ่มพัฒนาโครงการ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐานเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New urban core development)
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	1. เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลในการสร้างที่อยู่อาศัยรองรับชาวชุมชนในเขตคลองเตย เพื่อยกระดับที่อยู่อาศัยของชุมชนโดยรอบ ให้มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น 2. เพื่อพัฒนาพื้นที่ของการท่าเรือฯ ให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 28 ระดับความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. / ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ชุมชนโดยรอบ กทท. (คลองเตย) มีที่อยู่อาศัย ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และสิ่งแวดล้อมที่ดี มีความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย อีกทั้ง กทท. ยังสามารถนำพื้นที่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	1. จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ภาพรวมทั้งโครงการ 2. ขอความเห็นชอบดำเนินโครงการ และขออนุมัติงบประมาณก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3. จ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตยโครงการพัฒนาพื้นที่การอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community)
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566-2567
งบประมาณ	งบประมาณทำการ ปี 2566 = 29.259 ล้านบาท งบประมาณทำการ ปี 2567 = 191.230 ล้านบาท

ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 - แผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กทท. - สผ. ให้ความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ภาพรวมทั้งโครงการ - ได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินโครงการ และอนุมัติงบประมาณก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปีงบประมาณ 2567 - ได้ผู้รับจ้างควบคุมงานและผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 - ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
---	--

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการจัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เกิดการต่อต้านจากชุมชน ในการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	4 (B)	4 (AD)	16	ลงพื้นที่เพื่อปฏิบัติการข่าวสาร กับชุมชน อย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	-	3 x 3 = 9

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community)

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ผู้รับจ้างออกแบบงาน (Detail Design) ระยะที่ 1 (อาคาร พักอาศัยที่ 1 และอาคารบริวาร)														67.004	ฝ่ายการช่าง
2.	เสนอคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อขอความเห็นชอบงานออกแบบ (Detail Design) ระยะที่ 1 (อาคาร พักอาศัยที่ 1 และอาคารบริวาร)														-	
3.	ขอความเห็นชอบดำเนินโครงการ และขออนุมัติงบประมาณ ก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง														-	ฝ่ายพัฒนา ธุรกิจและ การตลาด/ ฝ่ายการช่าง
4.	ที่ปรึกษาจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ภาพรวมทั้งโครงการ (รวมเสนอ สผ.)	เริ่ม สค.65													9.259	
5.	เสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อ คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อรับทราบผลศึกษา														-	
6.	ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจประชากรชุมชนคลองเตย/ ผลการสำรวจฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท.														-	
7.	ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตย														-	ฝ่ายพัฒนา ธุรกิจและ การตลาด
8.	ที่ปรึกษาจัดทำแผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตย														20.000	
9.	เสนอขอความเห็นชอบแผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตยจาก คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท.															

ลำดับ	กิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน ต.ค.-ก.ย.	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	ผู้รับผิดชอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1.	ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อควบคุมงานก่อสร้าง ระยะที่ 1 (อาคารพักอาศัยที่ 1 และอาคารบริวาร)															ฝ่ายพัฒนา ธุรกิจและ การตลาด/ ฝ่ายการช่าง
2.	ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง อาคารพักอาศัยที่ 1 และอาคารบริวาร															
3.	ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย A1 A2 A3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม														5.885*	
4.	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย A1 A2 A3 พร้อม อาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม														185.345	

ผู้จัดทำ : นายชัยพัชญ์ กิจนพ

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกที่ดินเชิงพาณิชย์ กองบริหารสินทรัพย์

โทร. : 5336

แผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2567) ของ กทท.

สายงานสนับสนุนของ กทท.
ยุทธศาสตร์ที่ 6

ชื่อแผนปฏิบัติการภายใต้แผนงาน/โครงการ	โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล
ชื่อและตำแหน่งของผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการ	นางสาวปราณี ศุภกิจศิลป (ผู้อำนวยการสำนักบรรษัทภิบาล)
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.2	พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
หลักการและเหตุผลของแผนปฏิบัติการ	การกำกับดูแลที่ดี (Good Governance) ถือเป็นส่วนสำคัญในการเสริมสร้างและพัฒนา กทท. ให้เติบโตและเข้มแข็งได้อย่างยั่งยืน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ของ กทท. กทท. จึงได้กำหนดนโยบายและหลักการด้านการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ซึ่งได้พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี ตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เช่น หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2015 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของ กทท. ซึ่งประกอบด้วย 10 หมวด ได้แก่ หมวดที่ 1 การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 2 การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม หมวดที่ 3 สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 4 บทบาทคณะกรรมการ กทท. หมวดที่ 5 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมวดที่ 6 ความยั่งยืนและนวัตกรรม หมวดที่ 7 การเปิดเผยข้อมูล หมวดที่ 8 การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน หมวดที่ 9 จริยธรรม และหมวดที่ 10 การติดตามผลการดำเนินงาน และได้จัดทำแผนการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ กทท. ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ	พัฒนาสู่การเป็นองค์กรธรรมาภิบาลตามมาตรฐานสากล
ตัวชี้วัด	สนับสนุนตัวชี้วัด - ตัวชี้วัดที่ 30 ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เพื่อตอบสนองมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ และแนวทาง SE-AM
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	กทท. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารจัดการที่เป็นเลิศ เป็นปัจจัยสำคัญดำเนินธุรกิจอย่างมีจรรยาบรรณ มีความสุจริต เป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์ที่มีมูลค่าระยะยาวให้แก่ผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานของการสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสีย อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและความยั่งยืนในการดำเนิน ธุรกิจของ กทท.
แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการ	ประธานกรรมการ กทท. แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. เพื่อสนับสนุนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีสำนักบรรษัทภิบาล (สบภ.) เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการกำกับดูแลฯ ซึ่ง สบภ. จะทำหน้าที่ในการจัดทำ/ทบทวน นโยบาย คู่มือ/แนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่ดี แผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีระยะยาว และประจำปี ตามกรอบ OECD เกณฑ์ประเมินกระบวนการปฏิบัติงานการจัดการ (Core Business Enablers) และสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ กทท. กำกับ ติดตาม ประเมินผลความสำเร็จของแผนงาน รวมทั้งจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดี เสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลฯ และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ (รายไตรมาส)
ระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการ	ตุลาคม 2565 – กันยายน 2567
งบประมาณ	-
ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) / เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ 2566 ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100 ปีงบประมาณ 2567 ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100

การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือ หลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะ เกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. โครงสร้างและอัตรากำลังด้าน การกำกับดูแลที่ดี (CG) ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานด้าน CG ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร	4 L	4 AP	4x4 16	ติดตามความคืบหน้าโครงสร้างและอัตรากำลังจาก ฝบ. อย่างต่อเนื่อง	-	3x2 6
2. การขาดโครงสร้างและอัตรากำลังด้าน Compliance ทำให้กลไกในการกำกับดูแลที่ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ เนื่องจากไม่มีกลไกหลักในการกำกับดูแลควบคุมการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ	4 M	4 AH	4X4 16	ติดตามความคืบหน้าโครงสร้างและอัตรากำลังจาก ฝบ. อย่างต่อเนื่อง	-	3x3 9

ขั้นตอนการดำเนินงาน

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล

ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน (ต.ค. – ก.ย.)	ปีงบประมาณ 2566												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1. จัดให้มีนโยบาย และคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท.														-	กกอ. สบภ.
2. จัดทำ/ทบทวนแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีระยะยาว โดยมีองค์ประกอบดังนี้ - ตามกรอบหลักการ OECD และ สคร. ได้แก่ 1. บทบาทของภาครัฐ 2. บทบาทของรัฐวิสาหกิจเพื่อการตลาดที่เป็นธรรม 3. สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น 4. คณะกรรมการ 5. บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6. ความยั่งยืนและนวัตกรรม 7. การเปิดเผยข้อมูล 8. การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน 9. จรรยาบรรณ และ 10. การติดตามผลการดำเนินงาน - หัวข้อของแผนฯ ประกอบด้วย ทิศทางระยะยาว วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ผลผลิต ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลัก รายละเอียดการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในและ ปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วน ทั้ง 4 ด้าน															
3. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอต่อ - คณะกรรมการกำกับดูแลฯ - คณะกรรมการ กทท.															
4. การประเมินผลสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอ คณะกรรมการกำกับฯ เพื่อทราบ															

ชื่อกิจกรรม	ปีงบประมาณก่อน (ต.ค. – ก.ย.)	ปีงบประมาณ 2567												ค่าใช้จ่าย ดำเนินงาน (ล้านบาท)	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
5. จัดให้มีนโยบาย และคู่มือการกำกับดูแล ที่ดีของ กทท.														-	กกอ. สบภ.
6. จัดทำ/ทบทวนแผนการดำเนินงานด้านการ กำกับดูแลที่ระยะยาว โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้ - ตามกรอบหลักการ OECD และ สคร. ได้แก่ 1. บทบาทของภาครัฐ 2. บทบาทของ รัฐวิสาหกิจเพื่อการตลาดที่เป็นธรรม 3. สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น 4. คณะกรรมการ 5. บทบาทของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย 6. ความยั่งยืนและนวัตกรรม 7. การเปิดเผยข้อมูล 8. การบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน 9. จรรยาบรรณ และ 10. การติดตามผลการดำเนินงาน - หัวข้อของแผนฯ ประกอบด้วย ทิศทางระยะ ยาว วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ผลิตผล ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลัก รายละเอียดการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในและ ปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วน ทั้ง 4 ด้าน															
7. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอต่อ - คณะกรรมการกำกับดูแลฯ - คณะกรรมการ กทท.															
8. การประเมินผลสำเร็จของการดำเนินงาน ตามแผนการกำกับดูแล ที่ดีประจำปี เสนอคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อทราบ															

ผู้จัดทำ : นางสาววันทนา ศรีทับทิม

ตำแหน่ง : เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 9 กองกำกับดูแลองค์กร

โทร. : 5250

5. การติดตามประเมินผลการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปี





**TO BE WORLD CLASS PORT
WITH EXCELLENT LOGISTIC SERVICES
FOR SUSTAINABLE GROWTH IN 2030**