



PAT
PORT AUTHORITY OF THAILAND



WINNING PROJECTS

การทำเรือแห่งประเทศไทย

2565 - 2569



สารบัญ									
กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า
			2565	2566	2567	2568	2569	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ									
1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	♦ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	ท่าเรือกรุงเทพ	55.840	75.840	592.600	592.600	592.600	1,909.480	1-1
	♦ โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	ท่าเรือกรุงเทพ	36.000	24.000	12.500	12.500		85.000	1-8
	♦ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	ท่าเรือกรุงเทพ	13.050	✓	902.330	902.330	902.340	2,720.050	1-15
	♦ แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	0.900	0.900	0.900	0.900	0.900	4.500	1-20
	♦ แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	1-24
	♦ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	130.980	221.980	170.000	170.000	170.000	862.960	1-28
	♦ แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.500	1-34
	♦ แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา	ท่าเรือแหลมฉบัง	21.914	✓	✓	✓	✓	21.914	1-38
	♦ โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	540.942					540.942	1-45
	♦ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ท่าเรือแหลมฉบัง	5,882.884	9,410.482	7,781.265	6,507.434	8.190	29,590.255	1-49
	♦ โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	276.484	83.850	215.800	68.400	219.000	863.534	1-57
	♦ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	774.185	357.002	174.196	174.196	174.196	1,653.775	1-62
	♦ แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	1-68
1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)	♦ โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.	ฝ่ายการร่องน้ำ	95.100	95.600	95.100	95.100	95.100	476.000	1-72
	♦ โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	สำนักท่าเรือภูมิภาค	✓	✓	175.000	775.000	1,009.486	1,959.486	1-76
	♦ แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ	ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓				-	1-83
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 1			7,829.579	10,270.954	10,120.991	9,299.760	3,173.112	40,694.396	

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า	
			2565	2566	2567	2568	2569	รวม		
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน										
2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	♦ แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	2.000	1.000	N/A	N/A	N/A	3.000	2-1	
	♦ แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	0.700	0.700	0.700	0.700	0.700	3.500	2-6	
	♦ การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	✓	✓	✓	✓	✓	-	2-11	
	♦ โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000	2-15	
	♦ โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	-	-	-	-	-	-	2-20	
2.2 พัฒนาลินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	♦ การพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ตามแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ของ กทท. (ระหว่างรอการแก้ไข พ.ร.บ. การท่าเรือฯ เพื่อจัดตั้งบริษัทในเครือฯ)	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	10.000	✓	✓	✓	✓	10.000	2-25	
2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน	♦ การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. บริเวณพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	25.000	15.000	6,306.490	5,749.480	✓	12,095.970	2-30	
2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม	หมายเหตุ : แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ในกลยุทธ์ที่ 2.4 จะเป็นแผนงาน/โครงการ/มาตรการ เดียวกันกับกลยุทธ์ที่ 4.2									
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 2			44.700	23.700	6,314.190	5,757.180	7.700	12,147.470		
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน										
3.1 วางแผนและพัฒนากาการเงินการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	♦ โครงการพัฒนาการบริหารการเงินด้านการพยากรณ์ทางการเงินล่วงหน้าเพื่อรองรับแผนการลงทุนในอนาคต	ฝ่ายการเงินและบัญชี	✓					-	3-1	
	♦ โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหาร	ฝ่ายการเงินและบัญชี	✓					-	3-6	
	♦ โครงการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนานาบูรณาการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ	ฝ่ายการเงินและบัญชี	1.500	8.500	N/A	N/A		10.000	3-10	
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 3			1.500	8.500	0.000	0.000	0.000	10.000		

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า
			2565	2566	2567	2568	2569	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม									
4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร	• โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	220.900	59.100				280.000	4-1
	• โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	6.000					6.000	4-6
	• โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓	8.000	11.000			19.000	4-11
4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	• โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	244.310	88.840	66.630			399.780	4-16
	• การพัฒนาระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าและค่าภาระตู้สินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าเชื่อมตะวันออก	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓	✓				-	4-22
	• โครงการพัฒนาระบบ Mobile Application ของ กทท. เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓					-	4-27
4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อจัดการเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	• แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	3.679	1.688	11.000	14.900	15.400	46.667	4-32
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 4			474.889	157.628	88.630	14.900	15.400	751.447	
ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ									
5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)	• การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	35.518	✓	✓	✓	✓	35.518	5-1
	• โครงการยกระดับขีดความสามารถการบริหารงานทรัพยากรบุคคล เพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน (แผนการบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว)	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	8.100	✓	✓	✓	✓	8.100	5-6
	• การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓	-	5-11
5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)	• การพัฒนาทักษะตามสายอาชีพ	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓	-	5-15
	• การพัฒนา Talent Management เพื่อรองรับการบริหารงานในอนาคต	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓	-	5-19
5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง	• แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	6.000	5-24
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 5			45.618	1.000	1.000	1.000	1.000	49.618	
ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาศักยภาพอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน									
6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	• การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000	สำนักบรรษัทภิบาล	22.400	22.100	22.000	22.000	22.000	110.500	6-1
	• โครงการพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	✓	✓	✓	✓	✓	-	6-6
	• การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	✓	✓	✓	✓	✓	-	6-11
	• โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	26.822	191.230	956.150	926.050	2670.275	4,770.527	6-18
6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	• โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล	สำนักบรรษัทภิบาล	✓	✓	✓	✓	✓	-	6-28
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 6			49.222	213.330	978.150	948.050	2,692.275	4,881.027	
รวมงบประมาณทั้งหมด			8,445.508	10,675.112	17,502.961	16,020.890	5,889.487	58,533.958	

หมายเหตุ : เครื่องหมาย / คือมีการดำเนินงาน แต่ไม่ใช้งบประมาณ
เครื่องหมาย ** คืออยู่ระหว่างรอผลการศึกษา ยังไม่สามารถระบุจำนวนเงินได้

ยุทธศาสตร์ที่ 1

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รongรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะพบว่าระบบโครงสร้างพื้นฐานโรงพักสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในพื้นที่เขื่อนฝั่งตะวันตก ได้ถูกออกแบบไว้สำหรับการให้บริการบรรทุกขนถ่ายกับสินค้าประเภททั่วไป (Conventional Cargoes) ไม่สอดคล้องกับยุคสมัยในปัจจุบันที่สินค้าส่วนใหญ่จะถูกบรรจุมาในรูปแบบของตู้สินค้า (Containerization) โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ทกท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสม และได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ทกท.ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน

นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ทกท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ทกท. ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนระบบ Multimodal หรือการ Shift Mode ทั้งระบบทางถนน ทางราง และทางน้ำซึ่งทำให้อัตราต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของระบบการขนส่งสินค้าอีกด้วย โดยลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่น หรือรูปแบบการขนส่งอื่นๆ

โดยในส่วนของ ทกท. เองนั้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วน of พนักงานปัจจุบันและพนักงานบำนาญจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม และได้มาตรฐานสากล (Clean & Green port)

ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ทกท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุน

การเติบโตขององค์กร โดยมี**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ใน**ยุทธศาสตร์ที่ 1** : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ โดยมีเป้าประสงค์คือการพัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ซึ่งมีกลยุทธ์ที่จะทำให้ประสบความสำเร็จคือ **กลยุทธ์ที่ 1.1** : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port รวมทั้งช่วยสนับสนุน**ยุทธศาสตร์ที่ 6** : พัฒนางค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน **กลยุทธ์ที่ 6.1** พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain

ดังนั้นเพื่อให้วิสัยทัศน์ของ กทท. สำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ รวมทั้งสามารถดำรงขีดความสามารถในการให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ กทท. จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการโครงการเพื่อพัฒนา กทท. ฝั่งตะวันตกให้มีการใช้งานพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด (สอดคล้องกับโครงการ Smart city ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ปฏิบัติงานของ กทท. ฝั่งตะวันตกลดลง) โดยการนำเอาเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับท่าเรือมาประยุกต์ใช้ในการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รับมอบ ส่งมอบตู้สินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการให้บริการ ในรูปแบบการใช้งานระบบกึ่งอัตโนมัติที่ท่าเรือ เพื่อทดแทนระบบปฏิบัติการที่มีอยู่เดิม สอดคล้องกับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล ผ่านนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัย และนโยบายขององค์กรตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ กทท. สามารถบริหารจัดการพื้นที่และทรัพยากรทั้งหมดที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากระยะทางวิ่งที่สั้นลง และสามารถที่จะวางแผนกำหนดรูปแบบการดำเนินกิจกรรมตลอดจนการให้บริการต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยให้สามารถบริหารจัดการงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานได้ดี รวมทั้งช่วยให้มีรูปแบบการดำเนินงานและการให้บริการใหม่ๆ ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน อันจะส่งผลให้ กทท. มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถดำรงบทบาทสำคัญในการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยเหตุนี้ กทท. จึงได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ และการออกแบบเบื้องต้นของท่าเรือฝั่งตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพ สำหรับทำการปรับปรุงให้เป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเต็มรูปแบบ เพื่อพิจารณาถึงมูลค่าการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลตอบแทนจากการลงทุนด้านวิศวกรรม รวมถึงผลกระทบต่อด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาในอนาคต

การพัฒนา กทท. สำหรับโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้าทางฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) โดยมีแนวความคิดให้เป็น Smart Port ให้มีการนำเอาระบบ Semi-Automated Operation ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทุ่นแรงได้อย่างเต็มที่ สามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากระยะทางวิ่งที่สั้นลง นอกจากนั้นยังเป็นการลดปริมาณรถขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้อง เข้าสู่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงานของ กทท. ในอนาคตได้อีกด้วย โดยโครงการดังกล่าวจะเป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของ กทท. ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า อีกทั้งยังเป็นการรักษาฐานลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ๆ รวมทั้งสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจระดับสูงให้แก่ลูกค้าในอนาคต

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกจะมีความยาวหน้าท่าประมาณ 635 เมตร ซึ่งสามารถเทียบเรือแบบ Linear ได้สูงสุด 3 ลำพร้อมกัน ท่าเรือติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Ship-to-Shore Crane: STS) และการพัฒนาลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์โดยการใช้เครนเรียงซ้อนอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มความสามารถในการกองเก็บตู้สินค้า

ทกท. อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบรายละเอียดโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการโครงการ โดยมีทางเลือกในการบริหารโครงการ ทั้งการดำเนินการเอง/ Outsource/ในกรณีที่ ทกท. ไม่มีงบประมาณ เพื่อดำเนินการก่อสร้างเพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายองค์กรด้านการลงทุน อาจพิจารณาดำเนินการโดยใช้วิธี PPP ซึ่งในช่วงก่อนจะเริ่มดำเนินโครงการ ทกท. จะดำเนินการเตรียมพื้นที่ อาทิ การรื้อย้ายคลังสินค้า เตรียมพื้นที่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงที่จำเป็นเพิ่มเติม

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายคือ รักษาฐานลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ที่เคยไปใช้บริการท่าเรือเอกชน รวมถึงลูกค้าที่เคยใช้ ICD ลาดกระบังแต่มีสภาพแออัด ไม่สะดวก เพิ่มพื้นที่รองรับปริมาณตู้สินค้าให้เพียงพอต่อการเติบโตของความต้องการสินค้าและการขยายตัวของ ทกท. และปริมาณพลในอนาคต

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2563-2574

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)											หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	รวม	
1. การออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคา	✓ 53.340	✓ 53.340									106.680	ท่าเรือ กรุงเทพ
2. จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม	✓ 2.500	✓ 22.500	✓								25.000	
3. การก่อสร้างลานวางตู้สินค้า (ระยะที่ 1)			592.600	592.600	592.600						1,777.800	
4. งานจัดหาเครื่องมือ (ระยะที่ 1)				N/A	N/A	N/A					N/A	
5. ย้ายโครงสร้างพื้นฐานเดิมออกจากพื้นที่						✓	✓	✓				
6. การก่อสร้างลานวางตู้สินค้า (ระยะที่ 2)							592.600	592.600	592.600		1,777.800	
7. งานจัดหาเครื่องมือ (ระยะที่ 2)								N/A	N/A	N/A		
รวม	55.840	75.840	592.600	592.600	592.600	N/A	592.600	592.600	592.600	N/A	3,687.280	
			3,555.600 (เฉพาะค่าก่อสร้าง) (ระยะที่ 1+2)									

หมายเหตุ : งบประมาณในการดำเนินการตามแผนฯ ข้อ 3 การก่อสร้างลานวางตู้สินค้า (ระยะที่ 1) และข้อ 6 การก่อสร้างลานวางตู้สินค้า (ระยะที่ 2) เป็นงบประมาณจากผลการศึกษาเบื้องต้น

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) แล้วเสร็จ 50%
: รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จ 10%
- ปีงบประมาณ 2566 : จัดทำแบบรายละเอียด (Detail Design) และเอกสารประกวดราคาเรียบร้อยแล้วเสร็จ
: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ 75%
- ปีงบประมาณ 2567 : จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ และได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ 100%
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2570 : ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2571 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2572 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2573 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ 100%
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2574 : ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ 100%
: เปิดให้บริการ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติจะเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้า การกำหนดเวลาของการขนถ่ายที่สามารถควบคุมได้และความปลอดภัย ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจสายเรือมีความคาดหวังว่า ทกท. จะสามารถรักษา Service Level Agreement ที่มีต่อผู้ใช้บริการ

การพัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้า จะช่วยให้เพิ่มพื้นที่ลานกองเก็บตู้สินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่ง ทกท. ในปัจจุบันมีพื้นที่ที่ไม่เพียงพอ และช่วยลดความแออัดในพื้นที่

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	เป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า เป็นการรักษาลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ๆ โดยเมื่อโครงการนี้เสร็จสิ้น คาดว่าจะมีตู้สินค้าผ่านท่า ทกท. เพิ่มขึ้นจากส่วนแบ่งการตลาดเรือและตู้สินค้า ในลำน้ำเจ้าพระยาซึ่งปัจจุบันไปเข้าที่ท่าเรือเอกชน โดยประมาณการว่ามีตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1 ล้าน ที.อี.ยู.
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	สายเรือและตัวแทนเรือ ในกลุ่มเรือ Feeder และเรือ Barge ซึ่งการทำโครงการ Semi-Automated Container Terminal จะทำให้รองรับตู้สินค้าได้มากขึ้น รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเรือและตู้สินค้า
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	ท่าเรือเอกชนในลำน้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเทคโนโลยีในการให้บริการ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงการเป็นพันธมิตรกับสายเรือชั้นนำ
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

- อยู่ระหว่างการศึกษา

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- อยู่ระหว่างการศึกษา

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : N/A ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 131.680 ล้านบาท

- จ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design) = 106.68 ล้านบาท.

- จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) 25 ล้านบาท

- งบลงทุนทั้งโครงการ : N/A ล้านบาท (งบก่อสร้างลานวางตู้สินค้า 3,555.600 ล้านบาท)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ : อยู่ระหว่างการศึกษา

☐ งบประมาณ กทท.

☐ งบประมาณจากรัฐบาล

☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ

☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง

☐ ธนาคารพาณิชย์

☐ พันธบัตร

☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB

☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562

☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ) : อยู่ระหว่างการศึกษา

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการปฏิบัติการ ในรูปแบบใหม่ อาทิ ระบบSemi-Automated Container Terminal และการใช้เครื่องมือทุ่นแรง ที่ทันสมัย เป็นต้น (โครงการอยู่ระหว่างการศึกษา)			

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ : อยู่ระหว่างการศึกษา

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1.การจราจรติดขัด ระหว่าง ก่อสร้างโครงการ	C4	A3	C4 x A3 ปานกลาง	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
2.การจราจรติดขัด ภายหลังการ ก่อสร้างโครงการ	C2	A3	C2 x A3 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
3. การวางแผน การปฏิบัติงาน ของพนักงาน ไม่คล่องตัว	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผนการ ปฏิบัติร่วมกับ พนักงานใน ระหว่างการจัดทำ Detailed Design	รวมอยู่ใน ค่าออกแบบ รายละเอียด 106.668 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
4. ชุมชนเกิดการ ต่อต้าน ไม่ให้ ความร่วมมือ	C1	R2	C1 x R2 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x R1 ต่ำ
5.การไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องในการ ให้บริการของ ทกท.	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและ พิจารณาด้าน กฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	ศึกษา กฎหมายที่ เกี่ยวข้องใน ระหว่าง จัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : เรือโท ภัทรวุฒิ กนกวรรณกร

ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ททท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(Multimodal Transport & Distribution Center)
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือกรุงเทพ (ททท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ททท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรัฐศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมและได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการสินค้า และตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ททท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน

นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล 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 เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วนองพนักงานปัจจุบันและพนักงานบ้านานจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (Clean & Green port)

ดังนั้น ททท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้กำหนด**วิสัยทัศน์**ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมี**พันธกิจ**ที่สำคัญ คือ พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและ

สนับสนุนการเติบโตขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ในยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ โดยมีเป้าประสงค์ คือ การพัฒนาท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ซึ่งมีกลยุทธ์ที่จะทำให้ประสบความสำเร็จคือ กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port โดย ทกท. มีความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ สามารถรองรับการใช้ประโยชน์และต่อยอดทางธุรกิจ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของพื้นที่ดังกล่าวได้ อาทิ Logistics Hub, Distribution Center, Free Zone, Smart Port City และท่าเรือท่องเที่ยว

ในการศึกษาออกแบบจะดำเนินการควบคู่กับการออกแบบท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ โดยคาดว่าจะพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ขนาดใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ส่งผลทำให้ค่าขนส่งตู้สินค้าลดต่ำลง อันจะเป็นผลดีกับผู้ใช้บริการซึ่งจะช่วยให้การบริหารจัดการรถขนส่งสินค้า และการให้บริการลูกค้าของ ทกท. เป็นระบบมากขึ้น สามารถจัดระเบียบรถขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้าออกในเขต ทกท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการให้บริการของลูกค้ากลุ่ม e-Commerce ซึ่งอยู่ใกล้แหล่งผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอีกด้วย

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

พัฒนาพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากร ทกท. ที่เหลืออยู่ (บริเวณ กปส. 3 ลาน 45 ไร่ โรงพักสินค้าต่างๆ) จากการพัฒนาโครงการ Smart city ของ ทกท. ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ปฏิบัติงานของ ทกท. ฝั่งตะวันตกลดลง โดยดำเนินการเป็นศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ในรูปแบบธุรกิจที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น ศูนย์กระจายสินค้า ทกท. (Distribution Center) คลังสินค้าขาเข้า-ขาออก (Imported – Exported Warehouse) เขตปลอดภาษี (Free Zone) ศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งระบบราง ทางถนน และทางน้ำ (Multimodal Transport) ลานบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area) พื้นที่ประตูอัตโนมัติ (Automatic Gate) พื้นที่ปฏิบัติการสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าต่างๆ

ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ การออกแบบเบื้องต้น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีทางเลือกในการบริหารโครงการ ทั้งการดำเนินการเอง/ Outsource พนักงาน หรือการให้เอกชนเช่าใช้พื้นที่ ฯลฯ เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายองค์กรด้านการลงทุน ส่วนในพื้นที่ที่ ทกท. ดำเนินการเองนั้นจะเป็นธุรกิจที่มีผลตอบแทนการลงทุนที่ดี โดยมีเป้าหมาย คือ ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า ขยายการให้บริการคลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการลูกค้าเดิม คือ ผู้ใช้บริการคลังสินค้าสำหรับแยกกระจายสินค้าประเภท LCL รวมถึงผู้ให้บริการขนส่งและลูกค้ารายใหม่ เช่น กลุ่ม SMEs กลุ่ม e-Commerce หรือกลุ่มลูกค้า Free Zone รวมทั้งลดขั้นตอนการให้บริการของ ทกท. ให้มีระบบในการจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า สามารถบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ลูกค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564-2572

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	
1.การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + FS)	✓ 36.000	✓ 24.000							ท่าเรือ กรุงเทพ
2.การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)		✓	✓ (N/A)	✓ (N/A)					
3. จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA			✓ 12.500	✓ 12.500					
4.การก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงาน					✓ (N/A)	✓ (N/A)	✓ (N/A)		
5.งานจัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้า						✓ (N/A)	✓ (N/A)		
6.การย้ายการปฏิบัติงานเข้าไปในศูนย์กระจายสินค้า							✓	✓	
รวม	36.000	24.000	12.500	12.500	-	-	-	-	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + FS) แล้วเสร็จ 50%
- ปีงบประมาณ 2566 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + FS) แล้วเสร็จ 100% และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.
- ปีงบประมาณ 2567 : ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี : จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และเอกสารประกวดราคาสำเร็จ 100% : จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ และได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2570 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี : จัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้าแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2571 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จ 100% : จัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้าแล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2572 : ย้ายการปฏิบัติงานเดิมเข้าไปในศูนย์กระจายสินค้า และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าตอบสนองความต้องการกลุ่มลูกค้า Free Zone ที่จะให้มีพื้นที่สำหรับการแยกกระจายสินค้าและการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ทำให้ลูกค้ามีความต้องการมาใช้บริการที่ ทกท. มากยิ่งขึ้น

การพัฒนาคลังสินค้าจะช่วยให้การบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ลูกค้าในกลุ่ม LCL ทั้งขาเข้าและขาออกจะมีพื้นที่สำหรับแยกกระจายสินค้า ทั้งเข้าเก็บในคลังสินค้า (LCL/CFS) หรือการขนส่งหน้าตู้ (LCL/DD) รวมทั้งการบรรจุตู้สินค้าขาออก ในลูกค้ากลุ่ม SME กลุ่ม e-Commerce ฯลฯ

การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อลานบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area) จะทำให้ ทกท. สามารถจัดการรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ ณ ทกท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการกลุ่มขนส่งทั้งรายเล็กและรายใหญ่ สามารถที่จะบริหารตารางเวลาในการเข้ารับสินค้า ลดระยะเวลาการรอคอยตู้สินค้าที่ได้จองคิวผ่านระบบบริหารจัดการ นอกจากนี้ยังคาดว่าจะสามารถเชื่อมโยงกับทางพิเศษอาจนรงค์-บางนา (S1) ซึ่งอาจจะทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่ต้องติดเวลาในช่วงเวลาเร่งด่วน

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	- 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
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	- ลูกค้ากลุ่ม SME กลุ่ม e-Commerce ที่นำเข้าสินค้าในเขต กทม. และปริมณฑล ผ่าน Distribution Center - ผู้นำเข้าสินค้าที่ต้องการใช้บริการ Freezone - ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้ารายเล็กและรายใหญ่เกิดความสะดวกในระบบบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area)
การวิเคราะห์สภาพ การแข่งขันและคู่แข่ง	คู่แข่ง คือ คลังสินค้า / Distribution Center / Free Zone ของท่าเรือเอกชนและพื้นที่โดยรอบ กทม. และปริมณฑล ซึ่งตั้งอยู่ใกล้เขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ แต่ ทกท. มีความได้เปรียบเนื่องจากทำเลอยู่ติดกับท่าเทียบเรือที่มีสายเรือและ ผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมทั้งลูกค้ามีความคุ้นเคยมากกว่า
โอกาสในการเกิดสินค้า/ บริการทดแทน	คลังสินค้า / Distribution Center / Free Zone ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยเอกชนและกลุ่มนายทุนต่างๆ เนื่องจากการบริหารมีความคล่องตัวสูงกว่า ทกท.

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

- อยู่ระหว่างการศึกษา

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- อยู่ระหว่างการศึกษา

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : N/A ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 85.000 ล้านบาท (ยังไม่รวมงบประมาณในการออกแบบ Detail Design)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : N/A ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☐ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
 - ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ) : อยู่ระหว่างการศึกษ

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการ ปฏิบัติการในรูปแบบใหม่ อาทิ การบริหาร คลังสินค้าในรูปแบบใหม่ Distribution Center , Freezone และการใช้เครื่องมือ ทุนแรงที่ทันสมัย เป็นต้น (โครงการอยู่ระหว่างการศึกษ)	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ : อยู่ระหว่างการศึกษา

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1.การเจรจาติดขัด ระหว่าง ก่อสร้างโครงการ	C4	A3	C4 x A3 ปานกลาง	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
2.การเจรจาติดขัด ภายหลังการ ก่อสร้างโครงการ	C2	A3	C2 x A3 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
3. การวางแผน การปฏิบัติงาน ของพนักงาน ไม่คล่องตัว	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผนการ ปฏิบัติร่วมกับ พนักงานใน ระหว่างการจัดทำ Detailed Design	รวมอยู่ใน ค่าออกแบบ รายละเอียด 106.668 ลบ.	C1 x A2 ต่ำ
4. ชุมชนเกิดการ ต่อต้าน ไม่ให้ ความร่วมมือ	C1	R2	C1 x R2 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25 ลบ.	C1 x R1 ต่ำ
5.การไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องในการ ให้บริการของ ทกท.	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและ พิจารณาด้าน กฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	ศึกษา กฎหมายที่ เกี่ยวข้องใน ระหว่าง จัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณการ

ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รongรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะพบว่าระบบโครงสร้างพื้นฐาน โรงพักสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีอยู่ส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในพื้นที่เขื่อนฝิ่งตะวันตก ได้ถูกออกแบบไว้สำหรับการให้บริการบรรทุกขนถ่ายกับสินค้าประเภททั่วไป (Conventional Cargoes) ไม่สอดคล้องกับยุคสมัยในปัจจุบันที่สินค้าส่วนใหญ่จะถูกบรรจุมาในรูปแบบของตู้สินค้า (Containerization) โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ทกท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสม และได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ทกท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน

นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ทกท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ทกท. ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนการ Shift Mode ระบบการขนส่งสินค้าอีกด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่นๆ โดยในส่วนของ ทกท. เองนั้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วน of พนักงานปัจจุบันและพนักงานบำนาญจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล

ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ทกท.) 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 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงาน

ท่าเรือสู่ World Class Gateway Port รวมทั้งช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาการอย่างมีส่วนร่วมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน **กลยุทธ์ที่ 6.1** พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain อย่างไรก็ดี การพัฒนาต่างๆ ของ ทกท. จำเป็นที่จะต้องพิจารณาผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคมควบคู่ไปกับการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านผลกระทบทางด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งหลายฝ่ายอาจมองว่า ทกท. เป็นต้นเหตุที่ทำให้รถติดในเขตเมืองหลวงและเกิดมลพิษทางอากาศ ดังนั้น ทกท. จึงได้มีแนวทางในการลดผลกระทบทางด้านการจราจรของ ทกท. กับระบบเส้นทางสัญจรทางราบ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ ทกท. เข้ากับทางพิเศษบางนา-อโศก (S1) เพื่อให้รถบรรทุกสินค้าสามารถระบายออกสู่เส้นทางพิเศษอื่นๆ โดยรอบได้อย่างรวดเร็ว

โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการจะเชื่อมโยงกับการปรับปรุงระบบประตูเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพให้มีจำนวนประตูเพียงพอกับรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการ การร่นระยะประตูเข้า-ออกเพื่อให้มีระยะแถวคอยเพียงพอกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อผ่านประตู ซึ่งจะช่วยให้ลดผลกระทบด้านการจราจรจากแถวคอยทั้งพื้นที่ภายในและภายนอก ทกท. โดยจะมีจุดเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) เพื่อประโยชน์ในการระบายรถบรรทุกขาออกที่มุ่งหน้าออกไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และรถบรรทุกขาเข้าที่มายัง ทกท.

โครงการนี้จะลดผลกระทบของการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดการลดมลพิษทางอากาศ รวมทั้งลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุก อันจะเป็นการยกระดับความสุขของประชาชนทั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ เส้นทางเชื่อมต่อจะต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนา ทกท. ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตก

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

แนวทางการพัฒนาเบื้องต้นและหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน ทกท. และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยจะศึกษาออกแบบเส้นทางดังนี้

- เส้นทางขึ้น-ลง ท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษอโศก-บางนา (S1) มุ่งหน้าไปยังทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อมุ่งหน้าไปยังพื้นที่สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรีและพื้นที่ภาคตะวันออก

- เส้นทางขึ้น-ลง ท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษอโศก-บางนา (S1) มุ่งหน้าไปยังทางพิเศษฉลองรัฐ มุ่งหน้าไปยังวงแหวนกาญจนาภิเษกเพื่อไปยังพื้นที่ปทุมธานี อยุธยา สระบุรี และพื้นที่ภาคกลาง

การศึกษาออกแบบโครงการ โดย ทกท. จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการศึกษาออกแบบโครงการ ประกอบไปด้วยการศึกษาออกแบบร่างรายละเอียด (Preliminary Design) การออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และการจัดทำรายงานรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2563-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA	5.950	51.050	2.975	✓				59.975	กทพ.
2. ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคา		✓	10.075					10.075	กทพ.
3. นำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินการ			✓						กทพ.
4. คัดเลือกผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างและผู้รับจ้างโครงการ			✓	✓					กทพ.
5. รับผิดชอบพื้นที่ก่อสร้างจาก กทท.*			✓	✓					กทท./กทพ.
6. ก่อสร้างโครงการ **				✓	902.330	902.330	902.340	2,707.000	กทท./กทพ.
รวม	5.950	51.050	13.050	-	902.330	902.330	902.340	2,777.050	

หมายเหตุ : * อาจจะมีประเด็นเรื่องการส่งมอบพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างบางส่วนทับซ้อนกับชุมชนบุกรุก ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินโครงการล่าช้า

** งบประมาณสำหรับการก่อสร้างเป็นงบประมาณรวมเบื้องต้น ซึ่งยังไม่ได้แบ่งสัดส่วนงบประมาณการลงทุนระหว่าง กทท. และ กทพ.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : อยู่ระหว่างการขออนุมัติรายงาน EIA (ความสำเร็จ 50%)
: จัดทำแบบรายละเอียด (Detail Design) และเอกสารประกวดราคาแล้วเสร็จ 100%
: ครม. ให้การอนุมัติดำเนินโครงการ
- ปีงบประมาณ 2566 : ได้รับอนุมัติรายงาน EIA
: ได้ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างและผู้รับจ้างโครงการ
: ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการได้

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในการศึกษาออกแบบ จะจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร รายละเอียดของโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการให้ประชาชนทราบ และดำเนินการจัดประชุมหรือสัมมนา เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2549 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมถึงแนวทางหรือระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะต้องนำข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นที่ได้จากการดำเนินงานมาเพิ่มเติมปรับปรุง หรือแก้ไขให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	- ลดผลกระทบของการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ส่งผลให้มลพิษทางอากาศลดลง - ลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุกที่จะผ่านเข้า-ออก ทกท. - เพิ่มประสิทธิภาพของ ทกท. เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและ ความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	- สายเรือและตัวแทนเรือ - ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้า
การวิเคราะห์สภาพการ แข่งขันและคู่แข่ง	- เพิ่มความได้เปรียบในการขนส่งตู้สินค้าผ่าน ทกท. ทำให้ผู้ประกอบการขนส่ง และลูกค้าได้รับความสะดวกมากขึ้น
โอกาสในการเกิดสินค้า/ บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

- อยู่ระหว่างการศึกษา

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- อยู่ระหว่างการศึกษา

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 2,777.050 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 70.050 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 2,707.000 ล้านบาท (งบประมาณการ ยังไม่แบ่งสัดส่วนการลงทุนระหว่าง
กทท. และ กทพ.)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☒ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ☒ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☒ อื่นๆ (โปรดระบุ) งบประมาณ กทพ.

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ) : อยู่ระหว่างการศึกษา

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง - อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาร่างรายละเอียด

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-			

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ : อยู่ระหว่างการศึกษา

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1.การจราจรติดขัด ระหว่างการ ก่อสร้างโครงการ	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผน การจราจรใน ระหว่างการจัดทำ Conceptual & Detailed Design	รวมอยู่ในค่า ศึกษาความ เหมาะสม	C1 x A2 ต่ำ
2.การจราจรติดขัด ภายหลังการ ก่อสร้างโครงการ	C5	A3	C5 x A4 สูง	วางแผน การจราจรใน ระหว่างการจัดทำ Conceptual & Detailed Design	รวมอยู่ในค่า ศึกษาความ เหมาะสม	C1 x A2 ต่ำ
3.การวางแผน การปฏิบัติงาน ของพนักงาน ไม่คล่องตัว	C5	A3	C5 x A3 ปานกลาง	วางแผนการ ปฏิบัติร่วมกับ พนักงานใน ระหว่างการจัดทำ Conceptual Design	รวมอยู่ในค่า ศึกษาความ เหมาะสม	C1 x A2 ต่ำ
4.ชุมชนเกิดการ ต่อต้าน ไม่ให้ ความร่วมมือ หรือไม่สามารถ เวนคืนพื้นที่จาก ชุมชนได้	C1	R3	C1 x R3 ต่ำ	มีการ ประชาสัมพันธ์ รายละเอียด โครงการระหว่าง การจัดทำรายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ขั้นตอนจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (... ลบ)	C1 x A2 ต่ำ
5.การไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับด้าน การจราจร	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและ พิจารณาด้าน กฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	ศึกษา กฎหมายที่ เกี่ยวข้องใน ระหว่างการ จัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณกร

ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้แทนของหน่วยไทยเข้าร่วมประชุมกับ IMO จากนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 39/2547 เรื่องประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยให้เรือและท่าเรือภายใต้ข้อบังคับต้องจัดทำรายงานการประเมินการรักษาความปลอดภัยและจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวเข้าออกอยู่เป็นประจำ ซึ่งต้องปฏิบัติตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO รวมทั้งข้อกำหนดของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) โดยให้ท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือที่เดินทางระหว่างประเทศต้องมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับรองจากรัฐบาลและมีการปฏิบัติตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งท่าเรือปลายทางที่จะได้รับความปลอดภัย

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 สํารวจผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พนักงาน ทกท. หน่วยงานราชการ ผู้ใช้บริการในการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับของ กทท. อย่างเคร่งครัด
- 1.3.2 อบรมให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ทกท. เรื่องรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code
- 1.3.3 ออกตรวจสอบ ตรวจตราพนักงาน รปภ. บริษัทเอกชน ให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 1.3.4 ตรวจสอบผลการดำเนินงานของบริษัทเอกชนที่ผ่านมา ให้ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามสัญญาอย่างเคร่งครัด
- 1.3.5 ทำการฝึกซ้อมแผนสถานการณ์จำลอง (Drill Exercise) แก่พนักงาน รปภ. พนักงาน ทกท. และผู้ให้บริการเป็นประจำ
- 1.3.6 ประเมินมาตรการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1.5.1 ฝึกอบรม	0.900	0.900	0.900	0.900	0.900	4.500	ฝ่ายบริหารงาน สนับสนุน
1.5.2 ฝึกปฏิบัติ (Drill)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.3 ฝึกซ้อมแผน (Exercise)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.4 ตรวจสอบภายใน (Internal Audit)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.5 ทบทวนการตรวจจากกรมเจ้าท่า	✓	✓	✓	✓	✓	-	
รวม	0.900	0.900	0.900	0.900	0.900	4.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าและได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ จากกรมเจ้าท่า

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้	-	-	-	-	-	-
ค่าใช้จ่าย	-	-	-	-	-	-
กำไร/ขาดทุน	-	-	-	-	-	-

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 4.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 4.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☒ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ ที่	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
1	พนักงานรักษา ความปลอดภัย 3	27	2564 เป็นต้นไป	47	27	27	27	-
รวม		27		47	27	27	27	-

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
1. การฝึกอบรมภายใต้ข้อบังคับ ISPS Code	ปี 2565-2569	2 วัน / ปี	0.900 ล้านบาท / ปี (รวม 4.500 ล้านบาท)

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ผ่านการ ตรวจสอบ ประจำปีจาก กรมเจ้าท่า	3 (M)	5 (AH)	15	มีการจัดทำ แผนการฝึกอบรม และทดสอบ ประจำปี และ ประชาสัมพันธ์ การดำเนินการ ข้อบังคับ ISPS Code ตามเป็น ประจำ	0.9 ล้านบาท	2x3

ผู้ประสานงาน : นายสุชาติ ลิ้มยัง
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองรักษาความปลอดภัย
โทร. : 3718

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

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

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของ ทกท. มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมภายใน ทกท. และได้รับการรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS มาตั้งแต่ปี 2551 โดยการทำงานต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพจำเป็นต้องมีการพัฒนา และเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ ดังนั้นโครงการ PSHEMS จึงถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้การปฏิบัติงานของท่าเรือกรุงเทพมีความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สินสิ่งแวดล้อมและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งเสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ และทำให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 ดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
1.3.2 ดำเนินการตรวจติดตามระบบฯ จากผู้แทน PEMSEA
1.3.3 ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
1.3.4 ดำเนินการต่ออายุใบรับรองทุก 3 ปี
1.3.5 ดำเนินการปรับปรุงเอกสาร ทบทวนนโยบาย ปีละ 1 ครั้ง
1.3.6 อบรมพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบฯ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ ในการดำเนินงานของท่าเรือที่เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 2.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 2.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับการต่อ อายุใบรับรอง ระบบ PSHEMS level 2	ความมั่นใจว่าจะ มีโอกาสดังขึ้น ซ้ำ < 50 % (1)	ไม่เกิดการ หยุดชะงักของ การให้บริการ หรือการใช้บริการ ของลูกค้า (1)	1	ดำเนินการตาม ข้อกำหนดของ ระบบ PSHEMS อย่างเคร่งครัด		1

ผู้ประสานงาน : นางพัชรี ประทุมราช

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสิ่งแวดล้อม

โทร. : 3032

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบาย “การพัฒนาเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง” และ “พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์” ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งที่ ทลฉ. มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2551-2562 มีปริมาณตู้สินค้าทางเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นจากปีละประมาณ 130,000 ที.อี.ยู. ต่อปี เป็นปีละประมาณ 640,000 ที.อี.ยู. ต่อปี และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น กทท. จึงให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Shift Mode) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่าย การขนส่งโดยรวมของประเทศด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้าทางลำน้ำของเอกชนและท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ อาทิ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี และสงขลา กับ ทลฉ. อีกด้วย

ดังนั้น ทลฉ. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ สามารถสนับสนุนและรองรับตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการเป็นจุดต้นทาง/ปลายทางของการขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่าง ทลฉ. กับท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ ตอบสนองต่อการให้บริการเดินเรือชายฝั่งที่ผู้ประกอบการเรียกร้องให้ภาครัฐส่งเสริมอย่างจริงจัง เนื่องจากต้องเสียเวลาในการรอคอยเพื่อเข้าเทียบท่าเป็นเวลานาน เพราะระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือต่างๆ ใน ทลฉ. ให้มีความสำคัญแก่เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก่อน ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) มีพื้นที่ประมาณ 43 ไร่ เพื่อให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่มีลักษณะหน้าท่าเป็นรูปตัว L ความกว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดแอ่งจอดเรือเท่ากับ 115x120 เมตร ความลึก 10 เมตร (MSL) สามารถจอดเรือขนาด 1,000 DWT และ 3,000 DWT ซึ่งขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ที.อี.ยู. และ 200 ที.อี.ยู. ตามลำดับในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งจะทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางน้ำที่ ทลฉ. เพิ่มขึ้นจากเดิม 5% มาเป็น 10% ในอนาคต

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด และจ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และจ้างเหมาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2561 เป็นต้นไป

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)												หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. งานก่อสร้าง โครงการฯ และ จัดหาเครื่องมือ ยกขนหลัก	482.626	624.760	322.734	181.613								1,611.733	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2. ดำเนินการสรรหา เอกชนให้บริการ ยกตู้สินค้า					37.840	37.840	37.840	37.840	50.000	50.000	50.000	301.360	
3. ดำเนินการสรรหา เอกชนให้บริการ เคลื่อนย้ายตู้สินค้า					87.140	87.140	87.140	87.140	120.000	120.000	120.000	708.560	
4. ติดตั้งระบบบริหาร จัดการตู้สินค้า (CTMS)					67.990							67.990	
5. ปรับปรุงพื้นเป็น ถนนคอนกรีต บริเวณถนนใน ลานกองตู้และ ประตูตรวจสอบ ขาเข้า						4.287						4.287	
6. จัดซื้อรถบรรทุก น้ำมันขนาดไม่น้อย กว่า 6,000 ลิตร								6.000				6.000	
7. ติดตั้งกล้อง CCTV ที่ปั้นจั่นยกตู้สินค้า หน้าท่าชนิดเดิน บนราง (QGC 001)								6.000				6.000	
8. ติดตั้งปลั๊กตู้เย็น เพิ่มเติมจำนวน 18 ปลั๊กพร้อมตู้ไฟ							2.600					2.600	
9. งานออกแบบ ลานกองตู้สินค้า (เพิ่มเติม)							3.400					3.400	
10. ก่อสร้างลานกอง ตู้สินค้า (เพิ่มเติม)								85.000				85.000	
11. เปิดให้บริการ					✓								
รวม	482.626	624.760	322.734	181.613	192.970	129.267	130.980	221.980	170.000	170.000	170.000	2,796.930	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2565 เท่ากับ 215,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 220,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2567 เท่ากับ 230,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2568 เท่ากับ 245,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2569 เท่ากับ 260,000 ที.อี.ยู.ต่อปี

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การดำเนินโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง จะช่วยตอบสนองต่อลูกค้าในด้านการให้บริการขนส่งผู้สินค้าระหว่างทลฉ. กับท่าเรือแม่น้ำ หรือท่าเรือทางภาคใต้ ที่จะช่วยลดเวลาการรอคอยเข้าเทียบท่าที่ ทลฉ. รวมถึงการลดการเกิดค่าใช้จ่ายอันไม่จำเป็นอันเนื่องมาจากความหนาแน่นของ ทลฉ.

นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนนโยบายภาครัฐที่ต้องการให้เกิดการขนส่งผู้สินค้าทางน้ำในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรทางบก รวมถึงช่วยประหยัดทรัพยากรเชื้อเพลิง และลดมลพิษด้วยเช่นกัน

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	นโยบายภาครัฐในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ/แนวทางการขนส่งสินค้าของสายเรือที่จะนำเรือใหญ่เข้าที่ ทลฉ. และใช้การลำเลียงผู้สินค้าโดยเรือชายฝั่งไปยังท่าเรือแม่น้ำ
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	ลูกค้าที่ใช้บริการผ่านท่าเรือแม่น้ำ หรือบริเวณใกล้เคียง/กลยุทธ์การบริหารแบบ P2P หรือการพิจารณาอัตราค่าบริการ
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	ความหนาแน่นของท่าเรือคู่แข่ง/ความพร้อมในการให้บริการ/ราคา
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	ความสะดวกและราคาของการขนส่งรูปแบบอื่นๆ มีแรงจูงใจมากกว่า

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : -
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 2,796.930 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 1,009.920 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ 1,787.010 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☒ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
1	พนักงาน การสินค้า 10	1	2565	2	1	1	1	
2	พนักงาน การสินค้า 8	4	2565	2	4	4	4	
3	พนักงานธุรการ 6	1	2565	0	1	1	1	
4	พนักงานขับรถ น้ำมันและเติม น้ำมัน	2	2566	0	2	2		2
รวม		8		4	8	8	6	2

*หมายเหตุ เฉพาะงานปฏิบัติการและงานเอกสาร ไม่รวมงานด้านช่าง งานด้านการเงิน งานด้านการตลาด

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - ความรู้ความเข้าใจงานด้านท่าเทียบเรือ งานด้านสินค้า งานเอกสาร
- Outsource
 - มีใบขับขี่ประเภท 4 มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
ระบบ CTMS	1 ระบบ	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/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. การดำเนินการ ก่อสร้าง/จัดซื้อ/จัดจ้าง ล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน	5	4	5x4	1. การจัดทำแผนการติดตาม และ บูรณาการของแผนงานทั้งหมด	-	3x3
2. การปรับเปลี่ยน นโยบายการบริหารทำ เทียบเรือชายฝั่ง ที่ ทลฉ.	4	5	4x5	1. การประชุมเชิงนโยบายในส่วน ผู้บริหาร กทท. ให้มีความชัดเจน	-	3x3
3. การไม่ได้รับ โครงสร้างอัตรากำลัง ตามที่ร้องขอ	5	5	5x5	1. จัดทำแผนการขออัตรากำลัง พร้อมให้มีการติดตามความ คืบหน้าของแต่ละหน่วยงานอย่าง ใกล้ชิด	-	3x3

ผู้ประสานงาน : นายกฤษฎา อุดมโภชน์

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22 361

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code)

ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

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) โดยมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับรองจากกรมเจ้าท่าและมีการปฏิบัติตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งท่าเรือปลายทางที่จะได้รับความปลอดภัย

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 สํารวจตรวจสอบผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พนักงาน ศรฟ.สปก.ทลฉ. ผู้รับจ้าง (Outsource) ผู้ใช้บริการในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับของ กทท. อย่างเคร่งครัด
- 1.3.2 อบรมให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เรื่องรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code
- 1.3.3 ออกตรวจสอบ ตรวจตราพนักงาน รปภ. ผู้รับจ้าง (Outsource) ให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 1.3.4 ทำการฝึกซ้อมแผนสถานการณ์จำลอง (Drill Exercise) แก่พนักงาน รปภ. พนักงาน ศรฟ.สปก.ทลฉ. ผู้รับจ้าง (Outsource) และ ผู้ใช้บริการ ตามแผน
- 1.3.5 ประเมินมาตรการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ฝึกอบรม	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.250	ท่าเรือแหลมฉบัง
2. ฝึกปฏิบัติ (Drill)	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.250	
3. ฝึกซ้อมแผน (Exercise)	0.100	0.100	0.100	0.100	0.100	0.500	
4. ตรวจสอบภายใน (Internal Audit)	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.250	
5. รับการตรวจจากกรมเจ้าท่า	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.250	
รวม	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ
- ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : -
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 1.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 1.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

2) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
1. การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ	2565- 2569		
2. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (ISPS Code)	2565- 2569		
3. ISM/ISPS Code Internal auditor	2565- 2569		

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/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. 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

ผู้ประสานงาน : นายกฤษฎา อุดมโภชน์

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22 361

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ได้ทำสัญญาเช่าโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนบริหารและประกอบการของ ทลฉ. กับภาคเอกชน ประกอบด้วย บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ปี2) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2563) โครงการสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการอยู่เรือบริเวณแหลมฉบังของบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (สิ้นสุดสัญญา 17 ธันวาคม 2563) บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (เอ5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2564) บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด (ปี1) (สิ้นสุดสัญญา 31 ตุลาคม 2565) บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ปี3) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2568) บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (ปี4) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2568) บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด (ปี5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2569) และบริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (เอ2) (สิ้นสุดสัญญา 30 กันยายน 2569) นั้น

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 “หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษาร่วมจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนตามมาตรา 22 คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของที่ปรึกษาให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด”

กทท. จึงต้องว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษา ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยให้เอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564 - 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
การดำเนินการตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 และ เอ5)								ท่าเรือแหลมฉบัง
1. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	✓							
2. ที่ปรึกษาฯ เริ่มดำเนินการ (ใช้ระยะเวลา 360 วัน)	23.116	18.914					42.030	
3. ได้ผลการศึกษาตาม 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			✓					
8. ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ				✓				
การดำเนินการตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท (ปี1 และ ปี2)								
1. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓							
2. ที่ปรึกษาฯ เริ่มดำเนินการ (ใช้ระยะเวลา 90 วัน)	6.093						6.093	
3. ได้ผลการศึกษาตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓							
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตามประกาศโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓							

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
5. รวค. เห็นชอบแนวทางตามประกาศโครงการ ร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท		✓						ท่าเรือ แหลมฉบัง
6. ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ		✓						
7. รวค. เห็นชอบผลการคัดเลือก		✓						
8. ลงนามในสัญญา (บริหารและประกอบการจนถึง 31 มี.ค.68)		✓						
การดำเนินการตาม ม. 49 และ ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. การร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (เอ2 และ บี5)								
1. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	7.525						7.525	
2. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	✓							
3. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ เพื่อศึกษาแนวทาง ตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. 2562		✓						
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓						
5. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					
6. ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					
7. ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					
8. ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ				✓				
การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (โครงการสัญญาเช่าพื้นที่ เพื่อดำเนินโครงการอุโมงค์บริเวณแหลมฉบัง)								
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาการใช้ประโยชน์ ที่ดิน	✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ	✓							
3. ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาคำขอใช้ประโยชน์ที่ดิน		3.000					3.000	
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดิน		✓						
5. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน ผลการศึกษาคตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน พ.ศ. 2562		✓						
6. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการ ศึกษาคตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน พ.ศ. 2562		✓						
7. ที่ปรึกษาฯ จัดทำรายงานผลการศึกษาคตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					
8. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
9. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓					ท่าเรือ แหลมฉบัง
10. ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562				✓				
11. ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562					✓			
12. ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ					✓			
รวม	36.734	21.914					58.648	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ท่าเทียบเรือ ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 และ เอ5

- ปีงบประมาณ 2565 : ได้ผลการศึกษาตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ปีงบประมาณ 2566 : 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

ท่าเทียบเรือ ปี1 และ ปี2

- ปีงบประมาณ 2565 : รวค. เห็นชอบแนวทางตามที่ กทท. เสนอ ตามแนวทางตามประกาศโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ

ท่าเทียบเรือ เอ2 และ ปี5

- ปีงบประมาณ 2565 : 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
- ปีงบประมาณ 2566 : 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

โครงการสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการอุโมงค์บริเวณแหลมฉบัง

- ปีงบประมาณ 2565 : ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - : ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ปีงบประมาณ 2566 : ที่ปรึกษาฯ จัดทำรายงานผลการศึกษาตาม 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
- ปีงบประมาณ 2567 : ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ปีงบประมาณ 2568 : ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = ล้านบาท (Discount Rate = %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 58.648 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 58.648 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2564 = 36.734 ล้านบาท , ปีงบประมาณ 2565 = 21.914 ล้านบาท)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่าย ในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ไม่มีผู้สนใจยื่น ของเสนอราคาจ้างที่ ปรึกษา	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ที่ปรึกษา มาทำการศึกษาและ จัดทำรายงานตาม ม.22 และ ม.28	4	3	12	- ตั้งคณะทำงาน ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
3. ไม่ได้รับการ อนุมัติจากผู้มีอำนาจ เนื่องจากรายงานผล การศึกษา อาจมี ความไม่ครบถ้วน สมบูรณ์	4	3	12	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สภาพัฒน์ฯ สคร. สำนักงบประมาณ สผ. สนช. เพื่อให้ความเห็นในการจัดทำรายงานผล การศึกษาให้ความความครบถ้วนสมบูรณ์ ควบคู่ไปกับการจัดทำรายงานฯ ก่อนเสนอให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเห็นชอบ - จัด Market Soundding	-	3x2
4. ไม่สามารถ ลงนามในสัญญาได้ เนื่องจากรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมไม่ได้รับ ความเห็นชอบ	4	3	12	- ประสาน สผ. ขอหารือแนวทางในการจัดทำ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ - ศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA หรืออื่น ๆ ให้มี ความครบถ้วนสมบูรณ์ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ ระบุไว้ทุกขั้นตอนและให้ทันตามกรอบเวลา (หากมี)	10 ลบ.	3x2
5. ไม่สามารถลง นามในสัญญาร่วม ลงทุนกับเอกชน ได้ ภายในกรอบ ระยะเวลา	4	3	12	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะทำงาน เจรจาร่างสัญญา เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ เพื่อให้ร่างสัญญามีความครบถ้วน เป็นไปตาม ข้อเสนอ ประกาศ ระเบียบ กฎหมาย ที่ เกี่ยวข้อง ให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีและเพิ่ม ความรวดเร็วในการเจรจากับเอกชน	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นายศัลย์ อุคัพัญญกุล

ตำแหน่ง : ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22 135

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

การดำเนินโครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการรักษาระดับของร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และแอ่งจอดเรือ (Basin) ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) กำหนด เนื่องจาก ทลฉ. มีหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการให้ความลึกของร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) และแอ่งจอดเรือ (Basin) ให้เป็นไปตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ เรือ โครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและเครื่องมือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง หากร่องน้ำมีความลึกน้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนด เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ก็ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตลอดเวลา และเกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือผ่านร่องน้ำในท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีรายได้จากการเก็บค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) ปีละประมาณ 900 ล้านบาท การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบังให้มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านสาธารณูปโภค และด้านความปลอดภัย เพื่อให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ (Super Post Panamax Vessel) ที่มีความยาวเกิน 300 เมตร มีระดับการกินน้ำลึกเมื่อบรรจุ 14 เมตรขึ้นไปได้ เป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้า สร้างความมั่นใจ และเป็นแรงจูงใจ ให้สายเรือต่าง ๆ เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้น

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) บริเวณจากปากร่องน้ำทางเดินเรือถึงสุดปลายหน้าท่า A5 ขุดกว้าง 500 เมตร ที่ระดับความลึก -16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (M.S.L)
- ขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตลอดความยาวหน้าท่า ขุดกว้าง 70 เมตร ที่ระดับความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (M.S.L)
- ขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 2 (Basin 2) ตลอดความยาวหน้าท่า ขุดกว้าง 70 เมตร ที่ระดับความลึก 16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (M.S.L)

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564 -2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) - ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง - ผู้รับจ้างดำเนินการ	✓ 28.994	260.939					289.933	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1-2 (Basin 1-2) - ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง - ผู้รับจ้างดำเนินการ	✓ 31.111	280.003					311.114	
รวม	60.105	540.942					601.047	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรม ขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างสะดวก ต่อเนื่อง และปลอดภัย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 601.047 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 601.047 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/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. ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ เนื่องจากระหว่างดำเนินโครงการ ขุดลอกฯ เรือสินค้า ยังคงเข้า-ออก ทลธ. ตามปกติ อาจเกิดความไม่สะดวกในการเดินเรือ หรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	D1	A1	1	ระบุให้ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องมือสื่อสาร (VHF Marine Band) และต้องติดตั้งที่เรือทุกลำที่ปฏิบัติงาน รวมถึงสถานีบก และต้องเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับและกฎหมายของทางราชการ ต้องประสานงานกับการท่าเรือฯ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ด้านเรือสินค้า ตารางเวลาเข้า-ออกประจำวัน เพื่อกำหนดแผนการขุดลอก และต้องเสนอแผนการทำงานต่อการท่าเรือฯ ทุกวัน	หากเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบเพียงผู้เดียวต่อการชดเชยค่าเสียหาย โดยการท่าเรือฯ ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น	1 x 1
2. อาจทำให้เกิดมลภาวะทางน้ำ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ และระบบนิเวศน์ของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	M1	P3	3	การทำเรือฯ กำหนดให้ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ขุดลอกและพื้นที่ทิ้งวัสดุขุดลอก และต้องเสนอรายงานต่อการท่าเรือฯ และหากมีมาตรการไม่เพียงพอ ผู้ควบคุมงานสามารถสั่งเพิ่มมาตรการได้ตามสมควร และกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด		1 x 1
3. ผลกระทบต่อการทำประมงในบริเวณแหลมฉะบอง และบางละมุง อาจถูกกลุ่มประมงร้องเรียนในช่วงดำเนินโครงการ อาจมีผลให้ปริมาณสัตว์น้ำลดลง	M2	AM3	6	กำหนดให้ผู้รับจ้าง ต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้เลี้ยงหอย บริเวณปากคลองบางละมุง กลุ่มชาวประมง โดยรอบท่าเรือแหลมฉะบอง ทราบถึงระยะเวลาในการดำเนินโครงการ	กำหนดให้ผู้รับจ้าง เป็นผู้ทำการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบทราบ	1 x 1

ผู้ประสานงาน : นางสาวจุฬาลักษณ์ บางโรย

ตำแหน่ง : พนักงานธุรการ 6 กองบริการ ท่าเรือแหลมฉะบอง

โทร. : 22208

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 แล้วเสร็จ โดย ทลฉ. ชั้นที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ ชุด C จำนวน 4 ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว คงเหลือแต่ท่าเทียบเรือชุด D เท่านั้นที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้แล้วเสร็จและคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2566 โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน ชั้นที่ 1 และ ชั้นที่ 2 ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.10 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับการนำเข้าส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ 2.0 ล้านคัน ต่อปี

อย่างไรก็ตาม กทท. ได้พิจารณาขีดความสามารถของ ทลฉ. ที่มีอยู่ เปรียบเทียบกับการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ กทท. จึงได้วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้าง ทลฉ. ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่างๆ ในเขตพื้นที่ ทลฉ. ที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือสินค้าประเภทต่างๆ ให้ทันช่วงที่เพื่อมิให้ประสบปัญหาความแออัดและไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ ทลฉ. ปรับปรุงศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ทลฉ. ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ดังนั้น ทลฉ. จึงต้องทำการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน สิ่งแวดล้อม รวมถึงการออกแบบโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่า และรับตู้สินค้าผ่านทางรถไฟได้ตามที่กำหนด รวมถึงให้เพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เมื่อการก่อสร้าง ทลฉ. ชั้นที่ 3 แล้วเสร็จคาดว่า ทลฉ. จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปีและรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ทลฉ. มีความจำเป็นต้องเตรียมพร้อมต่อภาวะการเปลี่ยนแปลงในวิธีการดำเนินธุรกิจที่จำเป็นต้องมีองค์ประกอบด้าน Corporate Social Responsibility (CSR) ขององค์กร การเรียนรู้เรื่อง Corporate Social Responsibility (CSR) หรือความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นการดำเนินกิจกรรมขององค์กรที่เกี่ยวกับความคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมทั้งในระยะใกล้กับองค์กรซึ่งหมายถึง ลูกค้า ผู้ใช้บริการ ครอบครัวพนักงาน

หรือแม้แต่ชุมชนโดยรอบ ทลน. รวมถึงการคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมที่อยู่แวดล้อมองค์กรโดยทั่วไป คือ ประชาชนทั่วไป ทั้งนี้เพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเป็นสุข

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ดำเนินการโดยให้เอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2554-2584

(ปีงบประมาณ 2562-2568 <ในส่วนของท่าเทียบเรือ F>)

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3									ท่าเรือแหลมฉบัง
1. งานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ 1)	2,132.000	17.840	4,819.250	7,650.980	4,728.790	1,971.140		*21,320.000	
2. งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 2)	✓	✓	750.041	141.229	1,524.720	4,086.360		6,502.350	
3. งานก่อสร้างระบบรถไฟ (ส่วนที่ 3)			✓	346.150	353.840			699.990	
4. งานจัดหาเครื่องมือ พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับบริหารท่าเทียบเรือและระบบโครงสร้างพื้นฐาน (ส่วนที่ 4)			✓	958.530	958.530	318.710		2,235.770	
5. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)	89.880	132.229	176.305	176.305	203.097	120.984		898.800	
6. งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)	✓	2.049	12.288	12.288	12.288	10.240	8.190	*57.343	
7. งานรื้อย้ายสายเคเบิลใต้น้ำ			125.000	125.000				250.000	
8. งานก่อสร้างระบบถนน ระบบรถไฟ และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 5) (ฝั่ง E)									
9. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 5)									
10. งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)									
11. งานจัดซื้อครุภัณฑ์ในอนาคต									
รวม	2,221.880	152.118	5,882.884	9,410.482	7,781.265	6,507.434	8.190	31,964.253	

หมายเหตุ : - งบประมาณงานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ 1) จากเดิม 21,979.560 ล้านบาท ตามราคากลาง

- งบประมาณงานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4) จากเดิม 58.520 ล้านบาท ตามราคากลาง

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : - คณะกรรมการกทท. อนุมัติผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ทำเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธัญูปโภค
 - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี
 - คณะกรรมการ กทท. อนุมัติผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ
- ปีงบประมาณ 2566 : - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ แล้วเสร็จ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี
- ปีงบประมาณ 2567 : - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ แล้วเสร็จ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : - ก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างทางทะเล และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารฯ แล้วเสร็จ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรฯ แล้วเสร็จตามแผนก่อสร้างประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : - ดำเนินการงานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4) แล้วเสร็จ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สายการเดินเรือ / ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ / ผู้ประกอบการขนส่ง / ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออก

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

- WACC 4.2%
- รายได้ของ กทท. มีดังต่อไปนี้
 - รายได้จากการเก็บสัมปทานท่าเทียบเรือ F, E และ E0 รวม 87,806 ล้านบาท
 - รายได้จากการประกอบการ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการ เป็นไปตามกำหนดของอัตราค่าภาระ
- ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 5% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมบำรุง 7% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 5% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าดำเนินการเรือลากจูง 90% ของรายได้จากการลากจูง
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 7% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- WACC 4.2%
- รายได้ของ กทท. มีดังต่อไปนี้
 - รายได้จากการเก็บสัมปทานท่าเทียบเรือ F, E และ E0 รวม 87,806 ล้านบาท
 - รายได้จากการประกอบการ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการ เป็นไปตามกำหนดของอัตราค่าภาระ
- ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 5% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมบำรุง 7% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 5% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าดำเนินการเรือลากจูง 90% ของรายได้จากการลากจูง
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 7% ของรายได้ของกทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = 25,444 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270 ล้านบาท (Discount Rate = 10%)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 24 ปี
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 6.32%
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%

ส่วนภาคเอกชน

- **ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ : งบประมาณลงทุน 60,557 ล้านบาท**
 - WACC 7.98%
 - รายได้จากการประกอบการเป็นไปตามอัตราค่าภาระที่กำหนด
 - ค่าใช้จ่ายของท่าเทียบเรือ F และ E มีดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 12% ของรายได้ และลดลง 0.12% ต่อปี
 - ค่าใช้จ่ายธุรการและการตลาด 12% ของรายได้ และลดลง 0.12% ต่อปี
 - ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเป็นไปตามแผนการบำรุงรักษาที่กำหนดของแต่ละท่าเทียบเรือ
 - ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 12% ของรายได้ และลดลง 0.12% ต่อปี
 - ค่าใช้จ่ายของท่าเทียบเรือ E0 มีดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 5% ของรายได้ โดยมีอัตราการเติบโตที่ 3% ต่อปี
 - ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา 1% ของรายได้
 - ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 8% ของรายได้
 - ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 1.3% ของรายได้
- **ประมาณการผลตอบแทนโครงการในการลงทุนส่วนของท่าเทียบเรือ F**
 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = 1,362 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270 ล้านบาท (Discount Rate = 10%)
 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 18 ปี
 อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 8.69%
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%
- **ประมาณการผลตอบแทนโครงการในการลงทุนส่วนของท่าเทียบเรือ E**
 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = 3,715 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270 ล้านบาท (Discount Rate = 10 %)
 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 16 ปี
 อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 10.30. %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%
- **ประมาณการผลตอบแทนโครงการในการลงทุนส่วนของท่าเทียบเรือ E0**
 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = -2,099 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270 ล้านบาท (Discount Rate = 10%)
 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 13 ปี
 อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 6.60%
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ 114,046.93 ล้านบาท

(กทท. ลงทุน 53,489.58 ล้านบาท (ลงทุนไปแล้ว 3,952.75 ล้านบาท) และเอกชน ลงทุน 60,557.35 ล้านบาท)

- งบทำการทั้งโครงการ - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ ล้านบาท
 - งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ปีงบประมาณ 2554 วงเงิน 141.500 ล้านบาท
 - งานศึกษาทบทวนความเหมาะสม ด้านวิศวกรรมฯ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง งบประมาณปี 2561 = จำนวน 97.00 ล้านบาท
 - งบประมาณดำเนินโครงการตามผลการศึกษาจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งได้รวมงานจ้างออกแบบพื้นที่ 55 ไร่, งานก่อสร้างพื้นที่ 55 ไร่, งานควบคุมงานก่อสร้างพื้นที่ 55 ไร่, ค่าเยี่ยวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ, การบริหารกองทุนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชุมชนรอบเขต ทลธ.
 - งบประมาณปี 2563-2569 = 31,964.253 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☒ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
☐ ธนาคารพาณิชย์
☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตราค่าจ้าง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง
- ☐ มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตราค่าจ้างที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตราค่าจ้าง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตราค่าจ้าง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตราค่าจ้าง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		-	-	-	-	-	-	-

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. รายงาน การวิเคราะห์ ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ส่วนงานรถไฟ (4 ล้าน ที่อยู่อาศัย) ไม่ได้รับการอนุมัติ จาก กกวล.	A(1)	B(5)	5	- ศึกษาและจัดทำรายงาน EIA (รถไฟ) ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ให้เป็นตาม กฎหมายที่ระบุไว้ทุกขั้นตอน และให้ทัน ตามกรอบเวลา - ดำเนินการตามแผน CSR - ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยค่าเสียหาย ผู้ได้รับผลกระทบ	4.00 ล้านบาท	1X3
2. การบอกเลิก สัญญาโดยผู้ชนะ การประมูล ทำเทียบเรือ F	M(1)	C(5)	5	- คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอในการประมูลลงทุน บริหารประกอบการให้มีความครบถ้วน ทั้งด้านการเงิน ประสิทธิภาพ ความมั่นคง ความชำนาญด้านเทคนิค	-	1X2
3. ไม่สามารถ ส่งมอบพื้นที่ที่ ถมทะเล ทำเทียบเรือ F ให้กับผู้ประกอบการ เอกชนเพื่อนำไป พัฒนาท่าได้ตาม กำหนดเวลา	M(2)	H(5) C(5)	10	- จัดทำ TOR งานก่อสร้างทางทะเล (ขุดลอก ถมทะเล) ให้มีความครบถ้วน ทั้งด้านคุณสมบัติของผู้รับจ้าง ผลงานที่เคย ทำด้านการเงิน ประสิทธิภาพ ด้านเทคนิค ความมั่นคง และกำหนดค่าปรับในอัตราที่สูง ให้กับผู้รับจ้าง หากไม่สามารถดำเนินการ ตามแผนได้ - เร่งรัดและเคร่งครัดในขั้นตอนการจัดซื้อ จัดจ้าง - จัดทำแผนงานก่อสร้างประชุมและ ติดตามในช่วงก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน		1x2

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
4. เกิดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม ขณะก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้าง หยุดชะงัก	(A)2	R(5)	10	- กทท. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด - กทท. ต้องควบคุมผู้รับจ้างก่อสร้างให้ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัด โดยว่าจ้างบริษัทสิ่งแวดล้อม มาตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ และรายงานผลการปฏิบัติงานให้ทราบ ตามที่ระบุในไว้รายงาน EHIA		1x2
5 .การต่อต้านของ ชุมชนในการ พัฒนาโครงการ ทลน. ขั้นที่ 3	(A)2	R(5)	10	- สร้างเครือข่ายและจัดกิจกรรม CSR ร่วมกับชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		1x2
6. ไม่สามารถ จัดสรรเงินทุนได้ ครบถ้วนและทัน ตามกำหนดต่อ การลงทุนใน โครงการ	B(2)	C(5)	10	- ดำเนินการกู้เงินระยะสั้นให้ทันตามกรอบ เวลาการลงทุน		1x2

ผู้ประสานงาน : เรือเอก นทีรัฐ หมั่นศรี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการช่าง

โทร. : 22 244

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ด้วยท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทย มีการขนส่งสินค้าปีละไม่ต่ำกว่า 7.5 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับผู้ประกอบการ โรงงานผู้ผลิต หรือศูนย์กระจายสินค้านั้น ยังคงเป็นในรูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทางถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่ง ทลฉ. จำเป็นต้องมีโครงสร้างสาธารณูปโภคด้านถนน ไฟฟ้า และลานจอดรถบรรทุกที่มีความพร้อมในการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ

ปัจจุบันถนนและลานจอดรถบรรทุกภายใน ทลฉ. ยังเป็นพื้นประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (หรือโดยทั่วไปเรียกว่าถนนลาดยาง) ซึ่งมีความสามารถในการรับน้ำหนักได้ไม่เกิน 10 ตัน/ตารางเมตร และเมื่อมีการใช้งานโดยรถบรรทุกตู้สินค้าหนักจำนวนมาก ก็จะทำให้ถนนมีการชำรุดเร็วยิ่งขึ้น กองการช่างสำนักปฏิบัติการ ทลฉ. จึงมีแนวคิดในการปรับปรุงพื้นถนน ลานจอดรถบรรทุก และลานรถไฟฝั่ง C จากประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เป็นคอนกรีตเสริมเหล็กความหนา 28 เซนติเมตร ซึ่งจะมีความสามารถรองรับน้ำหนักไม่น้อยกว่า 3,800 ตัน/ตารางเมตร มีความทนทานสูงขึ้น มีความคุ้มค่าในการใช้งานระยะยาวที่มากกว่าแบบเดิม อีกทั้งยังช่วยลดจำนวนครั้งในการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการปิดซ่อมแซมได้อีกด้วย

มีความต้องการที่จะขยายศักยภาพของสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าภายใน ทลฉ. เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้กระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สถานีไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมนั้นมีอายุการใช้งานมาเป็นเวลากว่า 14 ปี และไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจที่มีสถานที่ตั้งและดำเนินกิจการภายในท่าเรือแหลมฉบังได้ เนื่องจากอุปกรณ์ในระบบไฟฟ้าแรงสูงต่างๆที่ติดตั้งในปัจจุบันไม่ได้อยู่ในสายผลิตหรืออาจจะมีความสูงเกินไปในกรณีที่ต้องการผลิตใหม่ อีกทั้งในทางปฏิบัตินั้นการเปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในสถานีไฟฟ้าแรงสูงเดิมมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ในการติดตั้ง และต้องมีการหยุดจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่ผู้ใช้ไฟ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในการดำเนินธุรกิจของผู้ใช้ไฟได้

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะดำเนินการจ้างเหมาผู้รับจ้างงานก่อสร้าง งานระบบไฟฟ้า เข้ามาดำเนินการตามแผนงานในแต่ละปีงบประมาณ โดยระหว่างดำเนินการต้องมีการวางแผนการจราจร แผนระบบไฟฟ้าเป็นหลัก รวมถึงการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไร่ พร้อม สร้างห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง (ระยะที่ 2)	80.760					80.760	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2. ปรับปรุงถนนหน้าท่าผู้ประกอบการฝั่ง C ท่าเรือแหลมฉบัง จากถนนแอสฟัลต์ติกส์ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม.	97.296					97.296	
3. จ้างเหมาเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูงใต้ดิน พร้อมอุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้า ย่อย 4 ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี (ทดแทน)	98.428					98.428	
4. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนน คอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จาก 4 แยก ไฟแดงหน้าอาคารบริหาร ทลธ. ถึงรอยต่อถนน คอนกรีตไปประตูตรวจสอบสินค้า 3 และปรับปรุง ถนนบริเวณข้างบริษัท KRC (พื้นที่โซน 2)		50.000				50.000	
5. เปลี่ยนหม้อแปลงไฟฟ้าโครงการ ทลธ. ชั้นที่ 2 จำนวน 54 เครื่อง		27.600				27.600	
6. เปลี่ยนตู้เมนไฟฟ้าแรงต่ำ อาคารบ้านพัก พนักงาน ทลธ. อาคาร 1-5 พร้อมสายเมน		6.250				6.250	
7. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนน คอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากสุขุมวิท ถึงหน้าประตูตรวจสอบสินค้า 2 และบริเวณ ถนนหน้าอาคารสำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง (ขาเข้าและขาออก)			75.000			75.000	
8. เปลี่ยนสายเมนไฟฟ้าแสงสว่าง ท่อร้อยสาย โคมไฟถนน ตู้เมน โครงการ ทลธ. ชั้นที่ 1			52.600			52.600	
9. เปลี่ยนตู้ตัดตอนไฟฟ้าแรงสูงสถานีไฟฟ้าย่อย 1			88.200			88.200	
10. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนน คอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากสี่แยก อาคาร SUBSTATION No.4 ถึง สามแยกไป อาคาร SUBSTATION No.5 (ขาเข้าและขาออก)				57.000		57.000	
11. เปลี่ยนตู้ตัดตอนไฟฟ้าแรงสูง Ring Main Unit (RMU) บริเวณท่าเกษตร สี่แยกไฟแดงหลังประตู ตรวจสอบสินค้าที่ 2 และร้านอาหารกลางทุ่ง				11.400		11.400	
12. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนน คอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากถนนบริเวณ สามแยกทางเข้าฝั่งท่าเทียบเรือ A ถึงท่าเทียบเรือ A5 และทางเข้าท่าเทียบเรือ A, ทางเข้าบริษัท JWD จำกัด					99.000	99.000	
13. เปลี่ยนสายเมนเคเบิลไฟฟ้าแรงสูงสถานีไฟฟ้า ย่อย 5					120.000	120.000	
รวม	276.484	83.850	215.800	68.400	219.000	863.534	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างและดำเนินการตามแผนก่อสร้างประจำปีได้แล้วเสร็จ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = ล้านบาท (Discount Rate = %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 863.534 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 863.534 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่าย ในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การจัดจ้างล่าช้ากว่ากำหนด	M (2)	AQ (1)	2	มีการติดตามและประเมินผลในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด	-	1

ผู้ประสานงาน : เรือเอก นทีรัฐ หมั่นศรี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการช่าง

โทร. : 22 244

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

ชื่อแผนงาน/โครงการ : โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ

กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

รายงานการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ โครงการและออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในส่วนของการลงทุนจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับยกหรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในโครงการ ระยะที่ 1 ระบุว่าท่าเรือแห่งประเทศไทย (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 โดย กทท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรี และได้ดำเนินการจัดซื้อเครื่องมือยกขนหลักตามกรอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการจัดซื้อเครื่องมือในระยะที่ 1 เรียบร้อยแล้ว

การประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบ้ง กำหนดให้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบ้งกับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า – ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบ้งกับท่าเรือแหลมฉบัง ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปี สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบ้ง มีปริมาณตู้สินค้าผ่านปีละ 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 เหตุผลจะส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานในภาพรวมจนทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามแผนงานที่วางไว้

จากข้อมูลเครื่องมือยกขนหลักของโครงการฯ ในระยะที่ 1 ในส่วนของรถคานเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน 2 ตัว มีขีดความสามารถในการยกตู้สินค้าได้ตัวละ 40 ที.อี.ยู./ชั่วโมง (ประสิทธิภาพการใช้งานร้อยละ 80) หรือ 280,000 ที.อี.ยู./ปี หรือ 560,000 ที.อี.ยู./ปี/2 ตัว พบว่าไม่มีความสอดคล้องกับปริมาณตู้สินค้าที่จะขนส่งมาทางรถไฟ การขอซื้อเครื่องมือยกขนหลักเพิ่ม

ก่อนกำหนดระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้จึงเป็นการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่ขนส่งมาทางรถไฟได้ ซึ่งเป็นไปตามแผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ให้สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ทางราง โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง โดยมีการศึกษาในการจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และเส้นทางของรถไฟทางคู่ เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค จากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมดังกล่าว ทำให้ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการให้ความสนใจจะเข้ามาใช้บริการการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น ดังนั้นโครงการฯ จึงต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มาทางรถไฟในการนำเข้าและส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนการเดินขบวนรถไฟตลอด 24 ชั่วโมง ในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงแคร่รถไฟ จะต้องปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องหากเครื่องมือยกขนหลักเกิดการชำรุดเสียหาย จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อแผนการเดินรถของการรถไฟฯ และแผนการขนส่งของผู้ประกอบการไอซีดีและผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่นๆ และเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวควรต้องมีเครื่องมือยกขนหลักที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง โดยส่งผลกระทบกับการปฏิบัติงานให้น้อยที่สุด

เพื่อให้โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มาทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงจากแคร่รถไฟ เห็นควรดำเนินการจัดหาเครื่องมือยกขนหลักของโครงการในระยะที่ 1 ได้แก่ ช่อม RTG เก้าที่ชำรุดจำนวน 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. จะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและบริหารประกอบการเองนั้น แต่เนื่องจากบุคลากรตามโครงสร้างของโครงการฯ มีไม่เพียงพอในการดำเนินการ จึงจำเป็นต้องจ้างเหมาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด และจ้างเหมาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้านระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2559 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)												หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ดำเนินโครงการระยะที่ 1 (กรม. อนุมัติ)													ทำเรือแหลมฉบัง
1.1 งานก่อสร้างและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก	427.843	751.697	545.263	1.267		293.829						2,019.899	
1.2 ซ่อม RTG เก้าที่ชำรุดจำนวน 3 คัน													
- ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง					✓	✓							
- ผู้รับจ้างดำเนินการ						11.247	44.991					56.238	
1.3 ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติม						91.765						91.765	
2. ดำเนินโครงการระยะที่ 2 (กรม. อนุมัติ)													
2.1 ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง					✓	✓							
2.2 ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้ง RMG 2 คันและ RTG 4 คัน						182.756	548.268	182.756				913.780	
3. กิจกรรมบริหารจัดการตู้สินค้าและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า - ดำเนินการสรรหาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง					✓	✓	174.196 (งบทำทกร)	174.196 (งบทำทกร)	174.196 (งบทำทกร)	174.196 (งบทำทกร)	174.196 (งบทำทกร)	870.980	
4. จัดหาสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดินพร้อมอุปกรณ์ สำหรับเครื่องมือทุนแรงภายในโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง													
4.1 ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง						✓	✓						
4.2 ผู้รับจ้างดำเนินการ							6.700					6.700	
5. กทท. ร่วมกับ ปตท. ดำเนินการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการศึกษาโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง - การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการศูนย์ซ่อมและขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณพื้นที่โครงการ SRT0 (สำโรง)						✓	0.030	0.050	✓			0.080	
รวม	427.843	751.697	545.263	1.267	-	579.597	774.185	357.002	174.196	174.196	174.196	3,959.442	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ระยะที่ 1

- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการซ่อมทำ RTG และติดตั้งได้แล้วเสร็จ

ระยะที่ 2 (งานจัดซื้อ RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน)

- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนประจำปี
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (RTG 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน) สำหรับโครงการ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ

งานสรรหาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า เคลื่อนย้ายตู้สินค้า และงานจ้างเหมาติดตั้งสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดิน

- ปีงบประมาณ 2565 : เอกชนดำเนินการบริหารจัดการตู้สินค้า และเคลื่อนย้ายตู้สินค้า (ระยะเวลา 5 ปี)
: ลงนามในสัญญา และดำเนินการติดตั้งสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดินพร้อมอุปกรณ์ สำหรับเครื่องมือทุ่นแรงภายในโครงการฯ ได้แล้วเสร็จ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สร้างความมั่นใจสร้างความมั่นใจแก่ลูกค้าในการใช้บริการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้ให้บริการได้แก่ สายเรือ ตัวแทนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า และดึงดูดผู้ให้บริการมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ทท. มีรายได้เพิ่มมากขึ้นและเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคือ การรถไฟฯ เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟมากขึ้น

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = -2,957.42 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = -2,957.42 ล้านบาท (Discount Rate = 8 %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : -
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 3,959.442 บาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 871.060 บาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 3,088.382 บาท

ทั้งนี้ กรม อนุมัติงบประมาณในวงเงิน 2,944.93 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ

- ระยะที่ 1 : 2,031.146 ล้านบาท (ปี 2558-2559)
- ระยะที่ 2 : 913.780 ล้านบาท (ปี 2564-2565)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/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. ไม่มีผู้สนใจประมูล เครื่องมือยกขนหลัก ระยะที่ 1-2	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและ รัดกุม มากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ผู้รับจ้างดำเนิน กิจกรรมบริหารจัดการ ตู้สินค้า และเคลื่อนย้าย ตู้สินค้าระหว่างศูนย์การ ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และท่าเทียบเรือ	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและ รัดกุม มากที่สุด	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นายพิสิษฐ์ วงษ์ต่างดา

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22 471

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

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

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามที่ ทลช. ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System:PSHEMS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ภายใน ทลช. และได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยการดำเนินการต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องมีการพัฒนา เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งด้านคุณภาพในการให้บริการ ด้านความปลอดภัย และสุขอนามัยของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงสิ่งแวดล้อมในทุกๆด้านที่เกี่ยวข้องต่อกิจกรรมท่าเรือ ดังนั้น โครงการ PSHEMS จึงถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้การปฏิบัติงานของท่าเรือแหลมฉบังมีความปลอดภัยต่อชีวิตทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม รวมถึงเป็นไปตามมาตรฐานสากล และเสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการ ท่าเทียบเรือ กิจกรรมต่อเนื่อง รวมถึงผู้ให้บริการ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 ดำเนินการตรวจติดตามภายในระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 1.3.2 ดำเนินการตรวจติดตามระบบฯ จากผู้แทน PEMSEA
- 1.3.3 ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารระบบฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 1.3.4 ดำเนินการต่ออายุใบรับรองทุก 3 ปี
- 1.3.5 ดำเนินการปรับปรุงเอกสาร ทบทวนนโยบาย ปีละ 1 ครั้ง
- 1.3.6 อบรมพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบฯ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	ท่าเรือแหลมฉบัง

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ ในการดำเนินงานของท่าเรือที่เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อเสนอแนะอื่นๆ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 2.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 2.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับใบรับรอง ระบบ PSHEMS Level 2	ความสามารถ ในการบริหาร จัดการได้เป็น ส่วนใหญ่ใน ส่วนที่ สำคัญ (3)	ไม่เกิดการ หยุดชะงัก ของการ ให้บริการหรือ การใช้บริการ ของลูกค้า (1)	3	ดำเนินการตาม ข้อกำหนดของ ระบบ PSHEMS อย่างเคร่งครัด	-	1
ไม่ได้รับการต่อ อายุใบรับรอง ระบบ PSHEMS Level 2	ความมั่นใจว่า จะมีโอกาส เกิดขึ้นซ้ำ 50% (1)	ไม่เกิดการ หยุดชะงักของ การให้บริการ หรือการใช้ บริการของ ลูกค้า (1)	1	ดำเนินการตาม ข้อกำหนดของ ระบบ PSHEMS อย่างเคร่งครัด	-	1

ผู้ประสานงาน : นางจิรนนท์ กองจินดา

ตำแหน่ง : หัวหน้าหมวดตรวจสอบสินค้า 2 ผจส.กท.

โทร. : 22 243

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการร่องน้ำ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
- กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมท่าเรือและการเดินเรือ ซึ่งมีความสำคัญต่อการสนับสนุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้น การรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตลอดเวลา ทำให้เรือขนส่งสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรม ขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างสะดวกต่อเนื่อง และปลอดภัย

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ฝ่ายการร่องน้ำ (ผน.) เป็นผู้ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนโดยใช้กลุ่มเรือขุดประจำที่ (Stationary Dredgers) เป็นเรือขุดการขุดลอกทางเดินเรือท่าเรือกรุงเทพ (Fairway) และใช้กลุ่มเรือสันดอน (Trailing Suction Hopper Dredgers) เป็นเรือขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) และร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือแหลมฉบัง (Fairway)

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
การขุดลอกร่องน้ำ	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000	475.000	ฝ่ายการร่องน้ำ
- การขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel)							
- การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือกรุงเทพ (Fairway)							
- การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือแหลมฉบัง (Fairway)							
การพัฒนาศักยภาพบุคลากรฝ่ายการร่องน้ำ	0.100	0.600	0.100	0.100	0.100	1.000	
- หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยและขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ	0.100	0.100	0.100	0.100	0.100	0.500	
- หลักสูตรพื้นฐานการขุดลอกและการใช้เครื่องมือในการขุดลอกจากต่างประเทศ		0.500				0.500	
รวม	95.100	95.600	95.100	95.100	95.100	476.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564-2566 : การขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) ให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน
- : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ท่าเรือกรุงเทพให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (-8.5 MSL) (60 % ของพื้นที่ร่องน้ำทางเดินเรือ)
 - : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ท่าเรือแหลมฉบังให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (ชั้นที่ 1, 2 = -16 MSL) (ชั้นที่ 3 = -18.5 MSL) (60 % ของพื้นที่ร่องน้ำทางเดินเรือ)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือผ่านร่องน้ำมายังท่าเรือ เพื่อดำเนินกิจกรรม ขนส่ง ขนถ่าย หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างสะดวก ต่อเนื่อง และปลอดภัย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 476.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบทำการทั้งโครงการ : 475.000 ล้านบาท (งบประมาณประจำปีที่ผ่านมาจัดสรรเรียบร้อยแล้ว)
- : 1.000 ล้านบาท (ขอเพิ่มเติมงบทำการสำหรับพัฒนาศักยภาพบุคลากร)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
1. หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย และขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ	ปี 2565-2569	7 วัน / ปี	0.100 ล้านบาท / ปี (รวม 0.500 ล้านบาท)
2. หลักสูตรพื้นฐานการขุดลอกและ การใช้เครื่องมือในการขุดลอกจาก ต่างประเทศ	ปี 2566	14 วัน	0.500 ล้านบาท

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เรือออกปฏิบัติงาน ไม่เป็นไปตาม แผนการขุดลอก ฝ่ายการร่อนน้ำ	2	4	8	- จัดแผนการซ่อม บำรุงเรือและการ จัดซื้ออะไหล่ให้ สมบูรณ์	งบประมาณ อยู่ในกรอบ วงเงินจัดสรร ตามแผน	4

ผู้ประสานงาน : ร้อยตำรวจโท อำนาจ อ่อนกลิ่น
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการขุดลอก
โทร. : 5261

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : สำนักท่าเรือภูมิภาค

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1	: ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
ยุทธศาสตร์ที่ 1	: พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
กลยุทธ์ที่ 1.1	: พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562 มีมติรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และพื้นที่สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราชตามที่ สศช. เสนอ ทั้งนี้ ภายได้ผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาดังกล่าว มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (คค.) ภายได้แผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน พ.ศ. 2562-2565 และมีโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่ม (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) วงเงินงบประมาณ 5,471 ล้านบาท เป็นโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนและมีความพร้อมดำเนินการได้ทันทีในปี 2562 (Quick win) บรรจุอยู่ด้วย

กทท. ได้ดำเนินการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง (ทรน.) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี 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 1-2 กทท. ได้ดำเนินการโดยมอบหมายให้ฝ่ายการช่าง (ฝช.) จัดเจ้าหน้าที่วิศวกรที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบวิศวกรรมควบคุมประเภทวิศวกร สาขาวิศวกรรมโยธา เพื่อเข้ามาทำการสำรวจความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการให้บริการของท่าเทียบเรือ ทรน. ตามระเบียบและประกาศของกรมเจ้าท่า เนื่องจากทรน. มีอายุการใช้งานค่อนข้างมาก และ กทท. ได้เข้ามาบริหารอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลให้โครงสร้างของท่าเรือและส่วนต่างๆเกิดความเสียหาย ทั้งนี้ ฝช.และสำนักท่าเรือภูมิภาค (สทภ.) ได้ดำเนินการจ้างผู้รับจ้างมาสำรวจ ตรวจสอบสภาพทางกายภาพโครงสร้างท่าเทียบเรือ และโครงการอาคาร 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 พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลงกันกระแทกให้มีขนาดใหญ่ขึ้น (จำนวน 35 ชุด) สำหรับท่าเทียบเรือที่ 2 จะดำเนินการซ่อมแซมโครงสร้างที่ชำรุด และ

เปลี่ยนแปลงกันกระแทกในส่วนที่ชำรุด (จำนวน 2 ชุด) เพื่อให้มีความปลอดภัยในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 12,000 DWT. ได้ โดยทั้ง 2 โครงการได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2562-2563

สำหรับกิจกรรมที่ 3 การก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้าเป็นโครงการที่เสริมสร้างศักยภาพของท่าเทียบเรือและยกระดับการให้บริการของ ทรน. ในระยะยาว เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรองรับต่อการขยายตัวในส่วนของอุตสาหกรรมท่าเรือ โลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าวยังเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการส่งเสริมให้ ทรน. สามารถเป็นประตูการค้าหลักทางชายฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงการขนส่งสู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC ตลอดจนตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของประเทศ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท.เป็นผู้ดำเนินการโครงการโดยการจ้างบริษัทผู้รับเหมามาดำเนินงานตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. จัดทำแบบก่อสร้าง / กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการจัดหา
2. ขออนุมัติและดำเนินการจัดหาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560
3. ขออนุมัติจัดหาและทำสัญญา
4. ดำเนินการก่อสร้าง / รอรับของ และตรวจรับ
5. การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2562 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)									หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. การปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1-2	✓	22.250							22.250	สำนักท่าเรือ ภูมิภาค/ ฝ่ายการช่าง
2. ซื้อพร้อมติดตั้งยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1-2 จำนวน 37 ชุด	✓	22.750							22.750	
3. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า										
3.1 งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง			54.998						54.998	
3.2 นำเสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความเห็นชอบในการดำเนินโครงการ พร้อมขอจัดสรรงบประมาณดำเนินโครงการ				✓						
3.3 งานก่อสร้างระยะที่ 1 - งานก่อสร้างลานวางตู้สินค้าบริเวณท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 - งานก่อสร้างด่านตรวจสอบสินค้า (Gate) - งานก่อสร้างอาคารปฏิบัติการ				✓	✓	165.000	660.000	825.000	1,650.000	
3.4 งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1				✓	✓	10.000	15.000	15.000	40.000	
3.5 งานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงสำหรับโครงการระยะที่ 1			135.514		✓	✓	100.000	169.486	405.000	
รวม	-	45.000	190.512	-	-	175.000	775.000	1,009.486	2,149.998	

- เครื่องหมาย ✓ หมายถึง มีการดำเนินงานแต่ไม่ใช้งบประมาณ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : บริษัทที่ปรึกษาฯ ดำเนินการสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง แล้วเสร็จ
: ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงบางส่วนแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการรับรองผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง โดย สผ. แล้วเสร็จ และเสนอของบประมาณในการดำเนินโครงการแล้วเสร็จ

- ปีงบประมาณ 2565-2566 : จัดทำร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1 (งานก่อสร้างลานวางตู้สินค้า บริเวณท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2, งานก่อสร้างด่านตรวจสอบสินค้า (Gate), และงานก่อสร้างอาคารปฏิบัติการ) และงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมทั้งดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างและที่ปรึกษาควบคุมงานแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2566 : ขอจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี พร้อมทั้งจัดทำร่างขอบเขตงานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงแล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการได้

หมายเหตุ : งานก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 จะมีการพิจารณาดำเนินการในระยะต่อไป

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1-2 และติดตั้งยกกันกระแทก จำนวน 37 ชุด เป็นโครงการเสริมสร้างศักยภาพของท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติงานท่าเทียบเรือ และเป็นการตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการ ทรน. ดังนี้

- ตอบสนองความต้องการของกรมเจ้าท่า ตามที่ กทท. ได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือและปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างท่าเทียบเรือที่ชำรุด ตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองการตรวจสอบสภาพท่ารับส่งคนโดยสาร ท่าเทียบเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 6 เพื่อประกอบพิจารณาออกหนังสือรับรอง

- ตอบสนองยุทธศาสตร์จังหวัดระนอง และยุทธศาสตร์ชาติระยะเชิงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ในการที่ ทรน. เป็นประตูหลักในการขนส่งสินค้าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางฝั่งทะเลอันดามันโดย ทรน. มีท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าที่แข็งแรงและมีความปลอดภัย สามารถรองรับเรือสินค้า/เรือตู้สินค้าที่มีขนาดใหญ่ได้

- ท่าเทียบเรือ 1 สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นที่ 12,000 DWT. ได้อย่างปลอดภัย

- ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือได้รับความสะดวก และลดระยะเวลาการรอคอยในการนำเรือเข้าเทียบท่า

- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า เป็นโครงการเสริมสร้างศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการท่าเรือ ส่งผลให้การดำเนินงานต่างๆ มีความเป็นมาตรฐานและผู้ที่เกี่ยวข้องในกิจกรรมต่างๆ มีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตลอดจนตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ ทรน. สู่การเป็นประตูการค้าหลักฝั่งทะเลอันดามัน และเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ BIMSTEC

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = -756,892,789 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = 8 %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 21.74 ปี
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 5.74 %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 12.51 %

หมายเหตุ : เป็นการประมาณการผลตอบแทนรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการระยะเวลา 30 ปี
(ที่มาข้อมูล : กองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด)

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 5,132.698 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2565 - 2569 = 1,959.486 ล้านบาท)

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้นโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า = 4,992.700 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 139.998.000 ล้านบาท (งบทำการประจำปี 2565 - 2569 : 40.000 ล้านบาท)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 4,992.700 ล้านบาท (งบลงทุนประจำปี 2565 - 2569 : 1,919.486 ล้านบาท)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
=	=	=	=

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. บริษัทที่ปรึกษาฯ ส่งมอบ งานผลการสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพ ท่าเรือระนอง (ปีงบฯ 2564) ล่าช้า	(1) M	(5) U	5	เร่งติดตามงานบริษัทที่ ปรึกษา ให้เป็นไปตาม แผนปฏิบัติการปี 2564	-	0
2. ความล่าช้าจากการนำเสนอ ผลการศึกษาต่อผู้บริหาร กทท. เพื่อขอความเห็นชอบ	(1) M	(5) U	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0
3. ความล่าช้าจากการนำเสนอ ผลการศึกษาต่อ สผ. เพื่อขอ ความเห็นชอบ	(1) M	(5) U	5	ติดตามงานบริษัทที่ ปรึกษา ให้เป็นไปตาม แผนปฏิบัติการ	-	0
4. ความล่าช้าที่เกิดจากการ ดำเนินการขอจัดสรร งบประมาณดำเนินโครงการ	(1) M	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0
5. ร่างขอบเขตงานจ้างการ ก่อสร้างระยะที่ 1 และงาน จ้างที่ปรึกษาควบคุมงานฯ	(1) K	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0

ผู้ประสานงาน : นางจิตตา พยัคฆ์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักทำเรื่องภูมิภาค

โทร. : 5421

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ
 กลยุทธ์ที่ 1.2 : พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์
 ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

1.2 หลักการและเหตุผล

ตู้สินค้าถ่ายลำเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยเพิ่มปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะทำให้สายการเดินเรือสามารถสร้าง Network Connectivity ได้ และใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการในการลดระยะเวลาขนส่งและต้นทุนในการดำเนินงาน อีกทั้งยังส่งผลดีในระยะยาวต่อท่าเรือแหลมฉบังในเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งที่ผ่านมาพบว่าตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีสัดส่วนเพียง 1% ดังนั้น หากมีการกำหนดค่าภาระที่ชัดเจนของการให้บริการสินค้าถ่ายลำ การขยายเวลายกเว้นค่าฝากเก็บตู้สินค้าถ่ายลำ และการผ่อนปรนกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดต่างๆ ก็จะเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญที่จะทำให้ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำและตู้สินค้านรวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มสูงขึ้น

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

จัดประชุมทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า หน่วยงานราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ (กรมศิลปากร กรมวิชาการเกษตร สำนักงานอาหารและยา กรมการปกครอง ฯลฯ) เพื่อทำความเข้าใจและผ่อนปรนกฎระเบียบไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการทำ Transshipment ของสายเรือต่างๆ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564 - 2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. การกำหนดค่าภาระของกิจกรรมถ่ายลำเป็นการเฉพาะ	✓						
2. ขยายเวลายกเว้นค่าฝากเก็บตู้สินค้าถ่ายลำ	✓						
3. ผ่อนปรนกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดต่างๆ		✓					

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : - กำหนดอัตราค่าภาระการถ่ายลำเป็นการเฉพาะ
 - ขยายเวลายกเว้นค่าฝากเก็บตู้สินค้าถ่ายลำ
- ปีงบประมาณ 2566 - ผ่อนปรนกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดต่างๆ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ลูกค้า : สายเรือ
- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง กระทรวงพาณิชย์

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	ทลณ. มีพื้นที่ที่จะรองรับตู้สินค้าถ่ายลำได้จำนวนมาก
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	สายเรือเห็นการบริการได้รับความสะดวกต้องการมาใช้บริการ
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	สินค้าผ่านแดน สินค้าทางรถไฟ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☐ งบประมาณ กทท.
☐ งบประมาณจากรัฐบาล
☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
 ○ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 ○ ธนาคารพาณิชย์
 ○ พันธบัตร
☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ สามารถปรับเปลี่ยน กฎระเบียบให้ เอื้อต่อกิจกรรม การขนส่งตู้สินค้า อย่างล้าได้	4	5	20	สร้างความเข้าใจ ให้หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการ บูรณาการร่วมกัน	-	15

ผู้ประสานงาน : นายอรรจน์ ตันติเวชกุล

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 10 สำนักปฏิบัติการ

โทร. : 22 453

ยุทธศาสตร์ที่ 2

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รongรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|---|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 | : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร |
| ยุทธศาสตร์ที่ 2 | : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 | : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง |

1.2 หลักการและเหตุผล

ด้วยปัจจุบัน กทท. มีส่วนแบ่งการตลาดของ กทท. (Market Share) ในภาพรวมที่มีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง เป็นผลจากการแข่งขันการให้บริการท่าเทียบเรือในประเทศที่รุนแรงเพิ่มขึ้น รวมทั้งการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าและการตอบสนองลูกค้าที่รวดเร็วของท่าเรือเอกชนรายใหม่ จนเกิดการแย่งชิงลูกค้ารายใหญ่ เช่น สายเรือ ตัวแทนนำเข้า-ส่งออก เจ้าของสินค้า และผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ผ่านกลยุทธ์ทางการตลาดทั้งด้านราคา คุณภาพการให้บริการ และสิทธิพิเศษต่างๆ แก่ลูกค้าของคู่แข่ง ทำให้ กทท. จำเป็นต้องรักษาลูกค้ารายสำคัญ (PAT Key Account) รายเดิมและขยายฐานลูกค้าใหม่ โดยจัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. ในแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่มุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของลูกค้าและรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างยั่งยืน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการร่วมกับที่ปรึกษา โดยการจัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท.

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
จัดตั้งคณะทำงานบริหารจัดการลูกค้ารายสำคัญของ กทท.	✓						คณะทำงานบริหารจัดการลูกค้ารายสำคัญของ กทท.
จัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. รายกลุ่มลูกค้า	✓	✓	✓	✓	✓		
พิจารณาแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญประจำปีของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		
รวบรวมฐานข้อมูลลูกค้า พนักงาน เข้าระบบสารสนเทศด้านลูกค้าและการตลาดของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		ท่าเรือกรุงเทพ/ ท่าเรือแหลมฉบัง/ สำนักท่าเรือภูมิภาค/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และการตลาด/ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ดำเนินการตามแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญประจำปีของ กทท.	✓	✓	(N/A)	(N/A)	(N/A)		
บันทึกข้อมูลผลการดำเนินงานตามแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญประจำปีของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		
สรุปประเมินผลและวิเคราะห์ความพึงพอใจการบริหารลูกค้ารายสำคัญประจำปีและรายงานผลต่อฝ่ายบริหาร กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		
รวม	2.000	1.000	N/A	N/A	N/A	3.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- คณะทำงานบริหารจัดการลูกค้ารายสำคัญของ กทท. จัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญ ตามกลุ่มลูกค้า โดยพิจารณาจากความต้องการลูกค้ารายใหญ่ที่มีการใช้บริการที่ กทท. เป็นสำคัญ เพื่อกำหนด กลยุทธ์การตลาดที่เหมาะสมแต่ละราย เพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจและรักษาลูกค้ารายสำคัญใช้บริการที่ กทท. อยู่ในปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง ลดการโอกาสในการสูญเสียฐานลูกค้าให้แก่ท่าเรือคู่แข่ง

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	รักษาส่วนแบ่งการตลาดของ กทท.
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	บริษัทสายเรือ/ เจ้าของสินค้าและตัวแทนนำเข้า-ส่งออก / ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	ท่าเทียบเรือเอกชนมีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้น และมีกลยุทธ์ด้านการตลาดที่ยืดหยุ่นมากกว่า กทท.
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	ลดโอกาสในการสูญเสียส่วนแบ่งการตลาด

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 3.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 3.000 ล้านบาท
(สำหรับปีงบประมาณ 2567-2569 ยังไม่สามารถระบุงบประมาณได้)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การบริหารลูกค้ารายสำคัญ (Key Account Management)	2565	2 วัน	N/A

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
ระบบสารสนเทศด้านลูกค้าและ การตลาดของ กทท.	1	N/A	
ระบบ Sale Force หรือ CRM เพื่อสนับสนุนงานด้านการตลาด	1	N/A	

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับ ความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
กฎระเบียบของ กทท. ไม่เอื้ออำนวยต่อการ พิจารณาให้สิทธิพิเศษ แก่ลูกค้ารายสำคัญ	M (4)	C (5)	20	จัดตั้งคณะทำงานบริหารจัดการ ลูกค้ารายสำคัญของ กทท. เพื่อ พิจารณาดำเนินการ	-	4 (L2 x I2)
ระบบสารสนเทศด้าน ลูกค้าและการตลาด ของ กทท. มีข้อมูลไม่ ครบถ้วน ไม่เป็น ปัจจุบัน หรือ ไม่ สามารถเชื่อมโยง ฐานข้อมูลอื่นๆ ได้	M (4)	C (5)	20	ดำเนินการแจ้งความต้องการ ใช้สารสนเทศด้านลูกค้าและ การตลาดให้แก่ ฝทส. อย่างต่อเนื่อง	-	4 (L2 x I2)

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 2.1 : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งผู้โดยสารที่มาจากทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงจากแคร่รถไฟ ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการให้ความสนใจเข้าใช้บริการการขนส่งทางรถไฟมากขึ้นตามลำดับ โดยการเลือกใช้บริการขนส่งผู้โดยสารที่มาจากทางรถไฟ มีหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องต่อการตัดสินใจของลูกค้า ได้แก่ แผนการเดินทางบนรถไฟและการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงแคร่รถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แผนการขนส่งของผู้ประกอบการไอซีดี และผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่น ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการใช้บริการที่ กทท. ได้กำหนดไว้

ในการนี้ แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO) เป็นการดำเนินการตลาดเชิงรุก เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนด้านการตลาดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสร้างการรับรู้ สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการรายใหม่ และสนับสนุนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
ลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงานการดำเนินงานของโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (SRTO) เพื่อรวบรวมประเด็นปัญหาและความต้องการของลูกค้า	✓						ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ท่าเรือแหลมฉบัง
ประชุมร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเจรจาขยายกรอบเวลาส่วนลดอัตราค่าระวางการขนส่งตู้สินค้า คอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง หรือ ไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓	✓	✓	✓		
ประชุมร่วมกับสายเรือ ผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบัง และผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟ เพื่อรับทราบปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการ	✓	✓	✓	✓	✓		
รวบรวมข้อเสนอแนะเพื่อจัดทำแผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ร่วมกับ ทลธ. และเสนอขอความเห็นชอบต่อฝ่ายบริหาร กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		
ดำเนินการตามแผนส่งเสริมฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ	✓	✓	✓	✓	✓		
ติดตามผลและรายงานผลต่อผู้บริหารตามสายงาน	✓	✓	✓	✓	✓		
รวม	0.700	0.700	0.700	0.700	0.700	3.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100% และมีปริมาณตู้สินค้าผ่าน SRTO จำนวน 362,400 TEUs
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100% และมีปริมาณตู้สินค้าผ่าน SRTO จำนวน 366,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100% และมีปริมาณตู้สินค้าผ่าน SRTO จำนวน 384,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100% และมีปริมาณตู้สินค้าผ่าน SRTO จำนวน 396,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100% และมีปริมาณตู้สินค้าผ่าน SRTO จำนวน 408,000 TEUs

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สร้างความมั่นใจสร้างความมั่นใจแก่ลูกค้าในการใช้บริการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้ให้บริการได้แก่ สายเรือ ตัวแทนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า และดึงดูดผู้ให้บริการมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้กทท. มีรายได้เพิ่มมากขึ้นและเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคือ การรถไฟฯ เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟมากขึ้น

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 3.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 3.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตราค่าจ้าง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง
- ☐ มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตราค่าจ้างที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตราค่าจ้าง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตราค่าจ้าง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตราค่าจ้าง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับ ความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ส่วนลดอัตราค่าระวางฯ ของ รฟท. สิ้นสุด ในปี 2564 มีผลทำให้ ปริมาณตู้สินค้าขนส่ง ทางรถไฟ (SRTO) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ที่ กทท. กำหนด	4	3	12	ประชุมร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเจรจาขอขยายกรอบเวลาส่วนลด อัตราค่าระวางการขนส่งตู้สินค้า คอนเทน เนอร์ระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้า กล่อง ลาดกระบัง หรือ ไอซีดี ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

แผนส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.1 : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

เนื่องจาก กทท. ให้ความสำคัญและสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล โดยเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ กทท. มีการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน เพิ่มศักยภาพการขนส่งตู้สินค้าทางน้ำเส้นทางระหว่าง ท่าเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือชายฝั่ง

การส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยผ่านแผนส่งเสริมการตลาดดังกล่าว โดยหนึ่งในกลุ่มเป้าหมายที่มีบทบาทสำคัญ คือ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในลำน้ำเจ้าพระยา ที่จะต้องดำเนินการจัดทำกิจกรรม/กลยุทธ์ด้านการตลาดร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งของ กทท. เพิ่มมากขึ้น โดยการสร้างแรงจูงใจและปรับปรุงระบบการให้บริการให้มีความยืดหยุ่น ให้สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ให้บริการหันมาเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางน้ำ

ดังนั้น การขยายการให้บริการเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าด้วยเรือลำเลียงและชายฝั่งฯ มายังท่าเรือกรุงเทพจะเป็นอีกหนึ่งการขับเคลื่อนให้การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงกับการให้บริการชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่งทางภาคใต้และภาคเหนือ อีกทั้งสอดคล้องกับภารกิจของแผนวิสาหกิจ กทท. ปี 2565-2569 ในการพัฒนาองค์กรเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการเอง โดยการจัดทำแผนส่งเสริมการตลาด การวางแผนแนวทางหาลูกค้า/กลุ่มเป้าหมาย และการร่วมพันธมิตรที่มีศักยภาพที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานได้สำเร็จ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
ศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งเพื่อกำหนดอัตราค่าภาระ	✓					-	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ท่าเรือกรุงเทพ/ ท่าเรือแหลมฉบัง
ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาด เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง (ทกท. และ ทลฉ.)	✓	✓	✓	✓	✓	-	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100%
- ปีงบประมาณ 2565 : ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G จำนวน 145,000 TEUs
: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จำนวน 215,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2566 : ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G จำนวน 147,500 TEUs
: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จำนวน 220,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2567 : ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G จำนวน 150,000 TEUs
: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จำนวน 230,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2568 : ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G จำนวน 152,500 TEUs
: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จำนวน 245,000 TEUs
- ปีงบประมาณ 2569 : ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G จำนวน 155,000 TEUs
: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จำนวน 260,000 TEUs

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- การจัดทำแผนงานพิจารณาจากความต้องการลูกค้า มาประกอบการกำหนดกิจกรรม และกำหนดแนวทางในการส่งเสริมการใช้บริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	มีแนวโน้มการเติบโตค่อนข้างสูง เนื่องจากแนวโน้มการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งมีค่อนข้างมากในปัจจุบัน
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้า เพื่อเข้าใช้บริการ	สายเรือ/ ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	มีท่าเทียบเรือเอกชนที่สามารถให้บริการทดแทนได้ค่อนข้างมาก ซึ่งมีความสะดวกและยืดหยุ่นมากกว่า
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	มีท่าเทียบเรือเอกชนที่สามารถให้บริการทดแทนได้ค่อนข้างมาก ซึ่งมีความสะดวกและยืดหยุ่นมากกว่า

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
อัตราค่าบริการ ที่ไม่สามารถแข่งขัน กับเอกชนได้	M (4)	C (5)	20	ศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือ ชายฝั่ง เพื่อกำหนดอัตราค่าภาระ หรือ อัตราค่าบริการ ที่มีความเหมาะสม สามารถแข่งขันทางการตลาด และ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง	-	4 (L2 x I2)

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.1 : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

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 เพื่อให้ผู้ให้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการท่าเรือที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทท. จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงคุณลักษณะและคุณสมบัติทั้งหมดของบริการ การเข้าใจความปรารถนาของผู้ให้บริการในปัจจุบัน รวมทั้งโอกาสด้านการตลาดในอนาคต กทท. จึงได้มีการจัดทำโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ให้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ รวมทั้งทราบปัญหาในการให้บริการด้านต่างๆ โดยนำผลการสำรวจ วิจัยฯ ที่ได้เป็นข้อมูลในการโครงการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ระดับความพึงพอใจ และระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้าที่ได้รับจากการสำรวจในแต่ละปี ถือเป็นปัจจัยนำเข้าที่มีความสำคัญในการนำมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการมองลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric) ซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินธุรกิจให้สามารถครองใจลูกค้าได้ แต่ที่ผ่านมา ผลสำรวจ วิจัยเกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ให้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงาน การท่าเรือฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสาร และการปฏิบัติของผู้นำองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึง การนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาฯ สํารวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.
- 1.3.2 ฝ่ายพัฒนารุทกิจและการตลาด (ฝพต.) จัดทำสรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงการให้บริการของ กทท. เสนอต่อฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ และมอบหมายให้สายงานระดับฝ่าย ที่เกี่ยวข้องกับ ประเด็นดังกล่าว ดำเนินการการให้บริการของตนเอง ให้สามารถเพิ่มระดับความพึงพอใจ และลด ระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้า กทท. อย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.3.3 ฝพต. ส่งต่อมติฝ่ายบริหาร กทท. พร้อมประเด็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงการให้บริการไปยัง หน่วยงานต้นสังกัดระดับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการจัดทำแผนการดำเนินงานต่อไป
- 1.3.4 หน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนการปรับปรุงการให้บริการ กทท.
- 1.3.5 ฝพต. รวบรวมแผนงาน/โครงการทั้งหมด เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อขอความเห็นชอบก่อน หน่วยงานต่างๆ นำไปดำเนินการต่อไป
- 1.3.6 ฝพต. ติดตามผลการดำเนินงานปรับปรุงการให้บริการของแต่ละหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง โดย รายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)
- 1.3.7 ฝพต. รวบรวม และวิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของแผนงาน/โครงการปรับปรุงการ ให้บริการของแต่ละหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายไตรมาส)

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. จัดทำ TOR และนำเสนอผู้บริหารให้ เห็นชอบ พร้อมทั้งขอจัดสรรงบประมาณการจัดจ้างฯ	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/คณะกรรมการร่าง TOR คณะกรรมการจัดจ้างฯ คณะกรรมการตรวจรับฯ
2. ขออนุมัติจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง							
3. ที่ปรึกษาเสนอแผนการดำเนินงาน และร่างแบบสอบถาม							
4. ที่ปรึกษาลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท.							
5. ที่ศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ผลการสำรวจ							
6. ที่ศึกษาส่งร่างรายงานผลการสำรวจตามจำนวนงวดงานที่กำหนด							
7. จัดบรรยายสรุปผลการสำรวจฯ ให้คณะผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องทราบ ไม่น้อยกว่า 100 คน							
8. สรุปผลความพึงพอใจลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท. เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.							ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 3.90
- ปีงบประมาณ 2566 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.00
- ปีงบประมาณ 2567 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.10
- ปีงบประมาณ 2568 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.20
- ปีงบประมาณ 2569 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.30

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 35.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 35.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
จัดซื้อจัดจ้างล่าช้า กว่าแผนที่กำหนด	M3	AL4	12	คัดเลือก คณะกรรมการ จัดจ้างพัสดุฯ ให้เหมาะสมกับ เนื้อหางาน และ จัดทำ TOR ให้ตรงตาม วัตถุประสงค์ ของ กทท.	-	3
ได้ผู้รับจ้างที่ไม่มี ศักยภาพตรงตาม ความต้องการของ โครงการ	M3	AL4	12	เปิดกว้างให้ หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนเข้า ร่วมเสนอราคาได้ อย่างหลากหลาย	-	9
การดำเนินงาน ของที่ปรึกษาฯ ล่าช้า ไม่เป็นไป ตามระยะเวลาที่ กำหนด	E3	AL4	12	จัดทำแผนการ ดำเนินงานในแต่ ละกิจกรรมย่อย พร้อมกำหนดส่ง งานอย่างละเอียด	-	9
คุณภาพงานของที่ ปรึกษาฯไม่เป็นไป ตามข้อกำหนดใน TOR	E3	AL4	12	คณะกรรมการ ตรวจรับพัสดุฯ ติดตามการ ดำเนินงานของ ที่ปรึกษาฯ อย่าง สม่ำเสมอ	-	9
ผลสำเร็จของ โครงการไม่เป็นไป ตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตาม ผลการดำเนินงาน แผนปรับปรุง การให้บริการ ทุกไตรมาส	-	9

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 | : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร |
| ยุทธศาสตร์ที่ 2 | : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 | : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง |

1.2 หลักการและเหตุผล

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. จึงได้มีการจัดทำการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ รวมทั้งทราบปัญหาในการให้บริการด้านต่างๆ โดยนำผลการสำรวจ วิจัยฯ ที่ได้เป็นข้อมูลในการโครงการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ระดับความพึงพอใจ และระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้าที่ได้รับจากการสำรวจในแต่ละปี ถือเป็นปัจจัยนำเข้าที่มีความสำคัญในการนำมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการมองลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric) ซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินธุรกิจให้สามารถครองใจลูกค้าได้ แต่ที่ผ่านมา ผลสำรวจ วิจัยเกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงาน การท่าเรือฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสาร

และการปฏิบัติของผู้นำองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึง การนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ฝพต. จัดทำสรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
2. ฝพต. ส่งต่อมติฝ่ายบริหาร กทท. พร้อมประเด็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า ไปยังศูนย์ EVM ทกท. ทลฉ. และสายสนับสนุน							
3. ศูนย์ EVM จัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามรายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงาน มายัง ฝพต.							EVM ทกท. ทลฉ. และสายสนับสนุนของ กทท.
4. ฝพต. ติดตามผลการดำเนินการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.ปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการของแต่ละหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)							ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
5. ฝพต. ติดตามผลการดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)							
6. ฝพต. รวบรวมผลการดำเนินการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จาก ศูนย์ EVM ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบและให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.							

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 100%
- ปีงบประมาณ 2565 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 3.90
- ปีงบประมาณ 2566 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.00
- ปีงบประมาณ 2567 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.10
- ปีงบประมาณ 2568 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.20
- ปีงบประมาณ 2569 : ความพึงพอใจลูกค้าของ กทท. ระดับ 4.30

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท

- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %

- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ :

- ล้านบาท

● งบทำการทั้งโครงการ :

- ล้านบาท

● งบลงทุนทั้งโครงการ :

- ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การวางแผนการ ปรับปรุงและ ยกระดับคุณภาพ บริการของ กทท. ไม่ตรงตามความ ต้องการของลูกค้า	M3	AL5	15	นำผลการสำรวจ ความพึงพอใจ มาใช้เป็นปัจจัย นำเข้าในการจัดทำ แผนฯ และเสนอ คณะกรรมการฝ่าย บริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบ	-	9
ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับ ความคืบหน้าของ การดำเนิน โครงการที่ เพียงพอหรือ ทันต่อเหตุการณ์	M3	AL4	12	ผพต. ให้หน่วยงาน ต้นสังกัดรายงาน ผลการดำเนินงาน ลงในแบบฟอร์ม ทุกไตรมาส	-	9
ไม่มีการรายงาน ความผิดปกติ ปัญหา อุปสรรค ในการดำเนินงาน แก่ผู้เกี่ยวข้อง ทราบ	E3	AL4	12	ผพต. รวบรวม ผลการดำเนินงาน และปัญหา/ อุปสรรค เสนอ ต่อคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร กทท. เป็นรายไตรมาส	-	9
การรายงานผล การดำเนินงาน ล่าช้า	E3	AL4	12	ผพต. จัดทำ แบบฟอร์มสำหรับ การรายงานผลการ ดำเนินงานตาม แผนฯ ส่งให้ หน่วยงานต้นสังกัด รายงานกลับมา ทุกไตรมาส	-	9
ผลสำเร็จของ โครงการไม่เป็นไป ตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตาม ผลการดำเนินงาน แผนปรับปรุง การให้บริการ ทุกไตรมาส	-	9

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.

การพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ตามแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพของ กทท. (ระหว่างรอการแก้ไข พ.ร.บ. การท่าเรือฯ เพื่อจัดตั้งบริษัทในเครือฯ)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.2 : พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. มีพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 2,353.2 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้ในกิจการท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 943.2 ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40) และพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร จำนวน 1,410 ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60) โดยแบ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ในกิจการท่าเรือ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่หน่วยงานรัฐขอใช้ 217.92 ไร่ พื้นที่หน่วยงานรัฐขอเช่าใช้ประโยชน์ 160.26 ไร่ พื้นที่เอกชนเช่าเชิงพาณิชย์ 516.49 ไร่ พื้นที่ชุมชน 197.3 ไร่ และพื้นที่ทางสัญจร จำนวน 199.54 ไร่ ทั้งนี้ หากนำพื้นที่มาคิดผลตอบแทนจะเห็นได้ว่า มีพื้นที่ก่อให้เกิดรายได้ จำนวน 1,619.95 ไร่ และพื้นที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ จำนวน 733.25 ไร่

ที่ผ่านมา กทท. ได้คำนึงถึงศักยภาพและความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ให้ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม โดยได้มีการปรับอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมใหม่ให้มีความสอดคล้องกับมูลค่าของทรัพย์สินที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นและมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป จึงทำให้ กทท. มีอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) เฉพาะพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้น ดังนี้

ปีงบประมาณ	2559	2560	2561	2562	2563
ROA (%)	1.53	1.54	1.56	1.69	2.85

ปัจจุบัน กทท. มีแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่โดยการจัดตั้งบริษัทในเครือเพื่อบริหารสินทรัพย์ของ กทท. เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มรายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้มีผลตอบแทนที่เหมาะสมต่อมูลค่าที่ดินตามกลไกการตลาด ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการแก้ไข พ.ร.บ. การท่าเรือฯ เพื่อให้บริษัทในเครือสามารถนำพื้นที่ไปพัฒนาเชิงพาณิชย์โดยไม่ติดข้อกฎหมายตามขอบเขตวัตถุประสงค์ของ กทท. (โดยมีระยะเวลาประมาณ 2 ปี) ซึ่งภายหลังจากการแก้ไข พ.ร.บ. การท่าเรือฯ แล้วเสร็จ กทท. จะดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนดต่อไป

ดังนั้น ในระหว่างรอการจัดตั้งบริษัทในเครือ จึงมีแผนที่จะนำพื้นที่แปลงใหญ่ที่มีศักยภาพ คือ **พื้นที่ 17 ไร่(บริเวณด้านข้างตึก กทท.)** ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้เช่าใช้สามารถนำมาพัฒนาได้ จึงนำมาเป็นพื้นที่นาร่องในการเปิดประมูลเพื่อสรรหาเอกชนมาพัฒนาโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพของ กทท. เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมโดยการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมทั้งให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขในการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ดังกล่าว

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ปีงบประมาณ 2565-2566 : จ้างที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมทั้งให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขในการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อมาพัฒนาโครงการ โดยวิธีการประมูล
: เอกชนดำเนินการพัฒนาโครงการ
- ปีงบประมาณ 2567-2568 : ดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2568

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. จ้างที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาดพร้อมจัดทำรายละเอียดประกอบการประมูลเพื่อสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่	10.000					10.000	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และการตลาด
2. ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อมาพัฒนาโครงการ โดยวิธีการประมูล		✓					
3. ดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด			✓	✓			

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : คณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า และเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่
- ปีงบประมาณ 2566 : ได้เอกชนที่ผ่านการคัดเลือกโดยวิธีประมูลมาลงนามในสัญญาเพื่อมาพัฒนาโครงการ
- ปีงบประมาณ 2567 : ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดตั้งบริษัทในเครือฯ
- ปีงบประมาณ 2568 : เปิดดำเนินการบริษัทในเครือเพื่อพัฒนาสินทรัพย์ของ กทท.

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้า เพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท

- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %

- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 10.000 ล้านบาท

● งบทำการทั้งโครงการ : 10.000 ล้านบาท

● งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☒ อื่นๆ (โปรดระบุ)งบประมาณของเอกชนในการพัฒนาโครงการ.....

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับ ความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เอกชนที่สนใจเข้าร่วม ประมูลอาจมี คุณสมบัติที่ยังไม่ เหมาะสมหรือไม่มี ประสบการณ์ในการ นำพื้นที่ไปพัฒนาตาม แนวทางที่ กทท. กำหนด	M3	AI5	M3xAI5=15	- จัดสัมมนาประเมินความสนใจ (Market Sounding) ของเอกชนผู้ ลงทุนที่มีศักยภาพหรือมีความเป็น มืออาชีพ เพื่อดึงดูดให้เข้ามา ประมูลพื้นที่ของ กทท.	-	2x3=6
ผลตอบแทนจากการ เปิดประมูลพื้นที่ที่ กทท. ได้รับเป็นอัตรา ที่ไม่เหมาะสม	M3	L4	M3xL4	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามา ศึกษาความเหมาะสมด้านการเงิน หรือผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุด ที่ กทท. ควรได้รับการเปิดประมูล พื้นที่	-	2x1=2
การพัฒนาโครงการ ของเอกชนที่ได้รับการ คัดเลือกอาจไม่เป็นไป ตามแผนที่กำหนด	E3	AI5	E3xAI5=15	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามา จัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชน ในการเปิดประมูลพร้อมทั้งให้ คำปรึกษากับ กทท. ในการ พิจารณาคัดเลือกเอกชน - ในการคัดเลือกเอกชนควรมี หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผง. กม. และ ผช. เข้าร่วมเป็นผู้แทน ในการคัดเลือก - การจัดทำสัญญาเช่า ควรระบุ ความรับผิดชอบในกรณีที่เอกชน ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ตามแผน ที่กำหนด	-	2x2=4

ผู้ประสานงาน : นางสาวราภรณ์ วงษ์ศิริ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ

โทร. : 5309

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565 - 2569 ของ กทท.
การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. บริเวณพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนารุขกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารุขกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.3 : สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

1.2 หลักการและเหตุผล

ในปี 2561 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยทบทวนโครงการ Dry Port ในภาพรวมของประเทศว่าพื้นที่ใดมีความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเรือบก สำหรับรองรับ รวบรวม และกระจายสินค้า รวมถึงกำหนดผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ซึ่งจากผลการศึกษาที่ปรึกษา (บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด) ได้มีการจัดลำดับพื้นที่และความเป็นไปได้ในการพัฒนา Dry Port รวมถึงการเปิดให้บริการ Dry Port ดังนี้

ลำดับที่ 1 ตำบลดอนทราย และตำบลหนองตีนนก อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่ 2 ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น และตำบลกุดจิก อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดนครราชสีมา เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568

ลำดับที่ 3 ตำบลเขาทอง อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี 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

3. วันที่ 25 ธันวาคม 2563 ในคราวประชุม กบส. ครั้งที่ 2/2563 มีมติรับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2563 และสำหรับการพัฒนาท่าเรือบก มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือกับกรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกันเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือบก

เพื่อให้เป็นไปตามมติข้างต้น ในปี 2564 กทท. ได้ดำเนินการตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการพัฒนา ท่าเรือบก (Dry Port) ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ คค. ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการพัฒนาประกอบการเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปตามกรอบของแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบกของ คค. ต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ปีงบประมาณ 2565 : จ้างที่ปรึกษาดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)
 - : ออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
 - : จ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และเสนอโครงการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
 - : จ้างที่ปรึกษาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน /ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาร่วมลงทุน/ประเมินข้อเสนอของเอกชน/สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของ คกก. คัดเลือกในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

- ปีงบประมาณ 2566 : จ้างสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินฯ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
: การดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
: ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง
- ปีงบประมาณ 2568 : การดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
: ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง (ต่อเนื่อง)
- ปีงบประมาณ 2569 : เปิดให้บริการระยะที่ 1

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1.เสนอแผนขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	✓						-	คณะกรรมการขับเคลื่อนฯ
2. ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)		5.000					5.000	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
3. ดำเนินการเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562		✓	15.000	489.010			504.010	กองกฎหมาย/ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
4. เสนอโครงการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560		15.000					15.000	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
5. การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม		5.000	✓				5.000	
6. ดำเนินการออกแบบงานก่อสร้างระยะที่ 1				68.000			68.000	ฝ่ายการช่าง/เอกชน
7. ก่อสร้างควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน				5,749.480	5,749.480		11,498.960	
8. เปิดให้บริการระยะที่ 1						✓	-	
รวม	-	25.000	15.000	6,306.490	5,749.480	-	12,095.970	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : จัดทำประชาพิจารณ์แล้วเสร็จ
 - : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) เสนอร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืนต่อ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) และ ครม.
 - : ครม. พิจารณออนุมัติรายงานการศึกษาโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน
 - : จัดทำร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษาร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2566 : ออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนฯ และที่ปรึกษาสำรวจสิ่งหาทรัพย์สินและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
 - : กทท. ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก
- ปีงบประมาณ 2567 : จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์แล้วเสร็จ
 - : ลงนามสัญญาดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง
- ปีงบประมาณ 2568 : ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2569 : เปิดให้บริการระยะที่ 1

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาโครงการท่าเรือบก (Dry Port) สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้า - ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ เกิดการประหยัดพลังงานที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ ลดอุบัติเหตุและความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งทางถนน ลดปัญหาด้านมลพิษ และประหยัดค่าบำรุงรักษาถนน จากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟอีกทั้งยังทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ เป็นการบรรเทาความแออัดด้านการจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมสนับสนุน เช่น การนำสินค้าเข้ามาบรรจุหรือเปิดตู้สินค้าในเขตท่าเรือ และลดพื้นที่ในการกองเก็บตู้สินค้าเปล่าภายในเขตท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบังนอกจากนี้ยังทำให้เกิดการจ้างงานขึ้นภายในท่าเรือบก รวมถึงธุรกรรมด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ อีกด้วย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	- ตั้งอยู่ในบริเวณหรือใกล้กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งไปสู่ระบบรางมีระบบรางเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือและมีบริการขนส่งสินค้าที่แน่นอนระบบขนถ่ายสินค้าหัวรถจักร และเครื่อเพียงพอสื่อความต้องการ - มีพื้นที่ใหญ่เพียงพอเพื่อรองรับการขยายในอนาคต - สามารถเข้าถึงท่าเรือและท่าอากาศยาน - มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงได้หลากหลายรูปแบบการขนส่ง - มีการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง - ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย - สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้งทางด้านปริมาณและความหลากหลายของบริการ - ใกล้กับแหล่งผลิตสินค้าการบริโภคสินค้าและแรงงาน - มีความร่วมมือในลักษณะเป็นพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างภาครัฐและเอกชน
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	พฤติกรรมผู้ใช้บริการมีความซับซ้อนและสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ให้บริการมากขึ้น โดยต้องการทั้งบริการที่มีราคาถูก คุณภาพดี สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างรวดเร็วและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ผู้ให้บริการต้องพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่องให้สามารถเสนอบริการที่มีความยืดหยุ่น (Flexibility) สูง สามารถปรับเปลี่ยนตามอุปสงค์ของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว และเป็นแบบ One Stop Service ด้วยระดับต้นทุนที่แข่งขันได้ จึงจะอยู่รอดได้ในสภาพการแข่งขันทางธุรกิจที่อยู่ในระดับรุนแรง
การวิเคราะห์สภาพ การแข่งขันและคู่แข่ง	ในปัจจุบันไอซีดีของภาครัฐในบริเวณกรุงเทพมหานครและพื้นที่ EEC มีเพียง 1 แห่งเท่านั้น ซึ่งตั้งอยู่บริเวณลาดกระบังปริมาณการขนส่งสินค้าที่ไอซีดีลาดกระบังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 จนเกิดความหนาแน่นเกินขีดความสามารถสูงสุดที่จะรองรับได้เนื่องจากเดิมที่ไอซีดีลาดกระบัง ถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้เพียงปีละ 4-6 แสนที่อียู แต่ปัจจุบันไอซีดีลาดกระบังต้องรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ย ปีละประมาณ 1,500,000 TEUs แม้ว่าจะมีการพัฒนาและปรับปรุงขีดความสามารถในด้านต่างๆ แล้วก็ตาม จึงส่งผลกระทบต่อภาระการจราจรภายในไอซีดีลาดกระบัง บางครั้งการจราจรติดขัดนานกว่า 8-16 ชั่วโมง ทำให้เสียโอกาสทางเศรษฐกิจ ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือบกที่จังหวัดฉะเชิงเทรา (หรือไอซีดีฉะเชิงเทรา) จึงมีความสำคัญในการแบ่งเบาภาระของไอซีดีลาดกระบัง เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่ EEC รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชา โดยผ่านจังหวัดสระแก้ว
โอกาสในการเกิดสินค้า/ บริการทดแทน	ผู้นำเข้า-ส่งออก อาจใช้การขนส่งทางถนนโดยการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก เนื่องจากที่ตั้งท่าเรือบก จังหวัดฉะเชิงเทราใกล้ท่าเรือแหลมฉบังมากเกินไป ทำให้เกิดค่ายกขนตู้ขึ้น-ตู้ลงที่ท่าเรือบกและที่ท่าเรือแหลมฉบังเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเปลี่ยนถ่ายที่เพิ่มมากขึ้น

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 17,017.390 ล้านบาท แบ่งเป็น

ระยะที่ 1 (ปี 2565 – 2568) จำนวน 12,095.970 ล้านบาท และ

ระยะที่ 2 (ปี 2574 – 2577) จำนวน 4,921.420 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ ระยะที่ 1 : 108.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ ระยะที่ 1 : 11,987.970 ล้านบาท

หมายเหตุ : จากผลการศึกษาโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC ของ สนข.

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
 - ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☒ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับ ความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ประชาชนในพื้นที่ เกิดการต่อต้าน ทำให้ ไม่สามารถจัดหาที่ดินได้	M5	J4	5x4=20	ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับ ประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	5.0	3x2=6
2. ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น จากการออกแบบและ ก่อสร้างโครงการ	M3	D3	3x3=9	บูรณาการด้านการวางแผน การ ปฏิบัติการก่อสร้าง และควบคุมการ ดำเนินงานอย่างเป็นระบบ	-	1x1=1
3. ความล่าช้าในการ ส่งมอบงาน	E3	J4	3x4=12	ให้ความสำคัญกับการวางแผนการ ก่อสร้าง และการตรวจสอบและติดตาม ความคืบหน้าของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	-	2x1=2
4. รูปแบบการคัดเลือก เอกชนสำหรับการร่วม ทุน PPP ที่ไม่เหมาะสม	E4	AC4	4x4=16	ดำเนินการศึกษาเอกชนที่มีความเหมาะสม และวางแผนอย่างรอบคอบในการ ดำเนินการประมูลและคัดเลือกเอกชน	-	2x2=4
5. ความเปลี่ยนแปลง ด้านนโยบายและ กฎหมาย	E3	AH3	3x3=9	ประสานงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ที่เป็นผู้กำหนดนโยบายและ กฎระเบียบอย่างต่อเนื่อง	-	2x1=2
6. ความล้าสมัยของ อุปกรณ์และเทคโนโลยี ต่างๆ	K3	W4	3x4=12	พิจารณาเลือกใช้อุปกรณ์และ เครื่องมือ หรือการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกต่างๆ ควรจะต้องมีการ วางแผน โดยพิจารณาเลือกใช้ระบบ ต่าง ๆ ที่มีความยืดหยุ่น สามารถ พัฒนาและปรับปรุงได้ในอนาคต	-	1x2=2
7. คุณภาพในการให้ บริการที่ไม่เหมาะสม	M3	B3	3x3=9	จัดจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ มีประสบการณ์ที่เหมาะสมและเกี่ยวข้อง กับการปฏิบัติการด้านท่าเรือบก หรือลาน ตู้สินค้า ในการเข้ามาประสานงานและ แก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ	-	1x2=2
8. ปริมาณผู้ใช้บริการ ที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น	M4	C4	4x4=16	ดำเนินการพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่อ อำนวยความสะดวกและเพิ่มมูลค่า ของกิจกรรมภายในท่าเรือบกให้กับ ผู้ใช้บริการ	-	2x2=4

หมายเหตุ : การพัฒนาโครงการได้อ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC ของ สนข.
แต่สำหรับทรัพยากรบุคคล ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะต้องรอให้การพัฒนาโครงการมีความชัดเจน และความเป็นไปได้ของ
โครงการด้านการเงินขึ้นอยู่กับรูปแบบการลงทุน ซึ่งจะต้องจ้างที่ปรึกษามาศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ในขั้นตอนเสนอโครงการ
เพื่อร่วมลงทุนกับเอกชนต่อไป

ผู้ประสานงาน : นางสาววรารักษ์ วงษ์ศิริ
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
โทร. : 5309

ยุทธศาสตร์ที่ 3

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาการบริหารการเงินด้านการพยากรณ์ทางการเงินล่วงหน้า เพื่อรองรับแผนการลงทุนในอนาคต
 หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการเงินและบัญชี

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 | : เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน |
| ยุทธศาสตร์ที่ 3 | : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 | : วางแผนและพัฒนา การเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ |

1.2 หลักการและเหตุผล

การพัฒนาการดำเนินงานภายใต้ภารกิจตามกลยุทธ์ต่างๆ ของการทำเรือฯ มีโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากและโครงการส่วนใหญ่ใช้งบประมาณของการทำเรือฯ มีจำนวนเงินรวมหลายพันล้านบาท โดยโครงการ ต่าง ๆ ไม่ได้พิจารณาถึงความจำเป็นเร่งด่วน ความคุ้มค่าและความต่อเนื่องของแต่ละโครงการ ซึ่งถ้าดำเนินการในเวลาเดียวกันจะเกิดวิกฤตทางการเงินกับการทำเรือฯ รวมทั้งกระแสเงินสดหมุนเวียนในอนาคตจะมีไม่เพียงพอ การทำเรือฯ จำเป็นจะต้องหาเงินจากแหล่งเงินภายนอก เพื่อดำเนินโครงการต่าง ๆ และใช้หมุนเวียนภายในองค์กร ดังนั้นโครงการพัฒนาการบริหารการเงิน ด้านการพยากรณ์ทางการเงินล่วงหน้าเพื่อรองรับแผนการลงทุนในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อสร้างทีมงานให้มีความรู้ ทักษะและความสามารถในการพยากรณ์ทางการเงิน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้องบนพื้นฐานที่เชื่อถือได้ในการนำเสนอผู้บริหารสำหรับการตัดสินใจลงทุนในอนาคต รวมทั้งการหาแหล่งเงินทุนที่ให้ประโยชน์สูงสุดและมีความเสี่ยงต่ำที่สุด

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

หลังจากจัดทำโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงินด้วย Excel บางส่วน แล้วนำมาทดลองใช้จัดทำบกระแสเงินสดเพื่อนำเสนอผู้บริหารทุกเดือน และนำผลที่ได้รับมาปรับปรุงโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงิน พร้อมทั้งจัดทำคู่มือปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอผู้บริหารตามสายงานให้ความเห็นชอบ และสื่อสารถ่ายทอดโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงินด้วย Excel ให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้อง และนำโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงินมาใช้งาน ประเมินผลการใช้งานของโปรแกรม หากพบปัญหาดำเนินการปรับปรุงโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงิน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. นำโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงินมาใช้งาน โดยทดลองใช้จัดทำกระแสเงินสดเพื่อนำเสนอผู้บริหารทุกเดือน พร้อมทั้งประเมินผลการใช้งานของโปรแกรม	✓						ผง.
2. จัดทำคู่มือปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอผู้บริหารตามสายงานให้ความเห็นชอบ	✓						ผง.
3. สื่อสารถ่ายทอด วิธีการใช้งานโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงิน ให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้อง	✓						ผง.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2565 : ได้โปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงินด้วย Excel และนำโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงินมาใช้งาน ประเมินผลการใช้งานของโปรแกรม หากพบปัญหาดำเนินการปรับปรุงโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงิน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ผง. รับฟังแนวนโยบายและแนวทางจากผู้บริหาร เพื่อปรับปรุงโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงินให้ตอบสนองความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง และสามารถใช้งานโปรแกรมการพยากรณ์ทางการเงินให้ได้ผลสำเร็จตรงตามวัตถุประสงค์ของการจัดทำโครงการ เพิ่มประสิทธิภาพ บริหารความเสี่ยงในการจัดทำโครงการ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

WACC	10%
สมมติฐานทางด้านรายได้	-
สมมติฐานทางด้านค่าใช้จ่าย	-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = ล้านบาท (Discount Rate = %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☐ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน

.....

- Outsource

.....

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ข้อมูลที่นำมาใช้ในการจัดทำโปรแกรมพยากรณ์ทางการเงินไม่ถูกต้องหรือมีการเปลี่ยนแปลง	E (3)	U (3)	$3 \times 3 = 9$	ทบทวนและตรวจสอบข้อมูลที่ใช้ในการพยากรณ์ทางการเงิน โดยได้รับการยืนยันความถูกต้องจากหน่วยงานผู้ให้ข้อมูล	-	$2 \times 1 = 2$

ผู้ประสานงาน : นางณัชชา วิลัยรัตน์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองบัญชีการเงิน

โทร. : 5502

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหาร

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการเงินและบัญชี

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3	: เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3	: พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน
กลยุทธ์ที่ 3.1	: วางแผนและพัฒนาการเงินการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในส่วนการสร้างรายได้โดยนำผลกำไรส่งรัฐและเป็นกลไกสร้างความสำคัญในการแข่งขันของประเทศ ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์กรมุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 ได้นำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Economic Value Management : EVM) มาใช้ตั้งแต่ ปี 2553 และได้มีการปรับปรุงภายใต้โครงสร้างองค์กร เมื่อปี 2555 โดยคงหลักการและเกณฑ์การป็นส่วนตามเดิม โดย กทท. ได้แบ่งการบริหารงานตามระบบ EVM มีการแบ่งออกเป็น 3 ศูนย์ คือ ศูนย์ EVM ท่าเรือกรุงเทพ ศูนย์ EVM ท่าเรือแหลมฉบัง และศูนย์ EVM สายงานสนับสนุนของ กทท.

ฝ่ายการเงินและบัญชี (ฝง.) เห็นถึงความสำคัญ จึงได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์และออกแบบระบบบัญชีการเงินและระบบบัญชีบริหาร เพื่อมาช่วยในการบริหารจัดการ และการปฏิบัติงานในด้านบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร รวมถึงการออกแบบรายงานต่างๆ ทางการเงินได้อย่างถูกต้อง ตรงตามเป้าหมาย สามารถลดเวลาการปฏิบัติงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของผู้ปฏิบัติ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ฝง. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมศึกษากิจกรรมการให้บริการเพื่อเปรียบเทียบฐานข้อมูลรายได้ กับค่าใช้จ่าย ให้แยกตามประเภทของศูนย์ต้นทุน หรือประเภทของอัตราค่าภาระ และสามารถใช้อ้างอิงข้อมูลดังกล่าวเป็นฐานข้อมูลในการติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนได้ต่อไป
- ฝง. กับฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฟทส.) เพื่อให้พิจารณาข้อมูลในระบบสารสนเทศของ กทท. รวมทั้งข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่สัมพันธ์กับรายได้และค่าใช้จ่าย เพื่อบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาระบบงานทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ในอนาคตต่อไป
- กำหนดหลักเกณฑ์การประมวลผลด้านรายรับ รายจ่ายของโครงการลงทุนที่ต้องติดตาม ในระบบ SAP
- การตั้งศูนย์ต้นทุนหรือ CODE สำหรับโครงการลงทุนที่สำคัญเพื่อให้สามารถติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนนั้นๆ ได้

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2563-2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
1. โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหารระยะที่ 1 - ระบุรายได้ ค่าใช้จ่ายลงสู่หน่วยงาน ในรูปแบบ Excel Spreadsheet ในส่วนของหน่วยงาน Operation ของ กทท.	✓						ผง.
2. โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหารระยะที่ 2 - ระบุรายได้ ค่าใช้จ่ายลงสู่หน่วยงาน ในรูปแบบ Excel Spreadsheet ของหน่วยงานทั้งหมดของ กทท. และโมเดลการติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนของ กทท.		✓					ผง.
3. โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหารระยะที่ 3 - ปรับปรุงและพัฒนาระบบ IT ของการระบุรายได้ ค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน ตามที่ได้ออกแบบไว้			✓				ผง./ผทส.
4. โครงการพัฒนาระบบบัญชีเพื่อการบริหารระยะที่ 4 - ประเมินผลการใช้งานระบบที่ได้ออกแบบไว้และปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์			✓				ผง./ผทส.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : ได้โมเดลของการปันส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายบริการทางการเงินใหม่ของหน่วยงานทั้งหมดของ กทท. และได้โมเดลเพื่อใช้วัดผลและประเมินโครงการลงทุน ถูกต้องตรงตามประเด็นความเห็นของผู้บริหารของ กทท.
- ปีงบประมาณ 2565 : ประเมินผลการใช้งานตามระบบที่ได้ออกแบบไว้และปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สนับสนุนข้อมูลทางการเงินด้านรายได้และค่าใช้จ่ายเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการบริหารสำหรับผู้บริหาร และหน่วยงานต่างๆ ในกทท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- สนับสนุนข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับการติดตามผลการดำเนินงานของโครงการลงทุนที่จะมีผลกระทบต่อองค์กร ซึ่งผู้ใช้บริการและผู้รับผิดชอบโครงการสามารถนำข้อมูลด้านผลประกอบการของโครงการลงทุน ไปใช้เพื่อพิจารณาปรับปรุงกระบวนการทำงานของโครงการให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นได้

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = ล้านบาท (Discount Rate = %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☐ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน

.....

- Outsource

.....

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
โมเดลของการปันส่วน รายได้และค่าใช้จ่าย ของหน่วยงาน ทั้งหมดของ กทท. ไม่ได้รับความเห็นจาก ผู้บริหาร	M(3)	T(3)	3x3 = 9	ปรับปรุงโมเดลของการปัน ส่วนรายได้และค่าใช้จ่าย ของหน่วยงาน ทั้งหมดของ กทท. ในส่วน ที่พบปัญหาและอุปสรรค เพื่อให้โมเดลที่ได้ออกมา ถูกต้องครบถ้วน	-	2x2 = 4
การปรับปรุงและ พัฒนาระบบ IT ของ การปันส่วนรายได้และ ค่าใช้จ่ายลงสู่ หน่วยงานตามที่ได้ ออกแบบไว้ไม่เป็นไป ตามแผน	M(3)	W(3)	3x3 = 9	ประชุมหารือ ทำความ เข้าใจระหว่าง ผทส.และ ผง. เพื่อให้มีความเข้าใจใน ระบบงานที่ได้ออกแบบไว้ และสามารถพัฒนาตาม วัตถุประสงค์ที่ต้องการได้	-	2x2 = 4

ผู้ประสานงาน : นางวรรณสิริ ทองคำ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองบริการค่าภาระเงินเชื้อ

โทร. : 5640

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการเงินและบัญชี

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3	: เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3	: พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน
กลยุทธ์ที่ 3.1	: วางแผนและพัฒนากิจการการเงินการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ฝ่ายการเงินและบัญชี (ฝง.) เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ การกิจและกลยุทธ์ของการทำเรือฯ ซึ่งการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ เป็นแผนงานหนึ่งที่ฝ่ายการเงินและบัญชี (ฝง.) วางแผนที่จะพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการการเงินและบัญชีให้ทันสมัย เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนกระบวนการบริหารจัดการการเงินและบัญชี ให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งเน้นในเรื่องการบริหารจัดการรายได้และค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน การวางแผนและติดตามงบประมาณ การประเมินความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากรต่างๆ ขององค์กรให้เกิดประโยชน์ การสร้างระบบจัดการฐานข้อมูล รวบรวมข้อมูลที่รูปแบบหลากหลายและแตกต่างกัน ให้เป็นเอกภาพในรูปแบบ Online Real-Time รวมทั้งการพัฒนา e-Services ตรวจสอบสถานะเพื่อประเมินรายได้และชำระเงิน มีการประเมินผลเพื่อการตัดสินใจด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ

การพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะดังกล่าว จะส่งผลให้การบริหารจัดการการเงินและบัญชีมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐาน กลยุทธ์ : 3.1 วางแผนและพัฒนากิจการการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้ได้ต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1. ตั้งคณะทำงานศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
2. จัดหาบริการบุคคลภายนอกมาดำเนินการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2568

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1 จัดทำคำขอตั้งงบประมาณเพื่อมาดำเนินการจ้างที่ปรึกษา	✓						ผง.
2 จัดทำบันทึกตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR)	✓						ผง.
3 จัดทำขอบเขตการดำเนินงานโดยละเอียด (TOR) และขอความเห็นชอบ (TOR)	✓						ผง.
4 จัดจ้างที่ปรึกษาฯ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	✓						ผง.
5 การดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ (ระยะเวลาการศึกษาฯ 360 วัน)	1.500	8.500				10.000	ผง.
6 จัดหาระบบ			✓	✓		N/A	ผทส./ผง.

* - กรณีที่ไม่ใช้งบประมาณ แต่มีการดำเนินงาน กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ในปีที่ดำเนินงานด้วย

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ได้ที่ปรึกษางานการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
- ปีงบประมาณ 2566 : ได้ขอบเขตงานของการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
- ปีงบประมาณ 2567 : ระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะที่ได้ออกแบบไว้ ได้รับการบรรจุเข้าสู่แผนพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลของ ผทส.
- ปีงบประมาณ 2568 : ได้ระบบงาน IT ของการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ และพร้อมใช้งาน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ลูกค้าแบบอัจฉริยะด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีมาตรฐานเป็นสากล และการบริหารจัดการองค์กร การวางแผนการเงินและการบัญชี ขั้นตอนการตัดสินใจมีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมถึงการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = ล้านบาท (Discount Rate = %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ 10.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 10.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
 - ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
ระบบ IT ตามผลการศึกษา	N/A	N/A	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การจัดจ้างล่าช้า กว่ากำหนด	M(3)	U(3)	3x3 = 9	จัดทำคำขออนุมัติ วงเงินงบประมาณ ล่วงหน้าและ ประสานกับกอง บัญชีงบประมาณ อย่างต่อเนื่อง	-	1x2 = 2

ยุทธศาสตร์ที่ 4

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีเป้าหมายในการก้าวไปสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) ยกระดับการให้บริการ โดยการพัฒนาระบบพื้นฐานในการปฏิบัติงานต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ให้เป็นระบบท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) ที่มีมาตรฐานสากล ซึ่งจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรในการแข่งขันในธุรกิจท่าเรือ

ระบบประตูอัตโนมัติ (Gate Automation) เป็นระบบงานหนึ่งที่เป็นพื้นฐานของระบบท่าเรืออัตโนมัติ โดยจะติดตั้งระบบและอุปกรณ์ ณ ประตูเข้า-ออกจุดต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อใช้ในการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกเขตรัศมีการตามมาตรฐานความปลอดภัย ISPS CODE นอกจากนี้ ระบบมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของ กทท. เช่น ระบบ e-Payment, ระบบ CTMS, ระบบ VCMS เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในการตรวจสอบข้อมูลสินค้า/ตู้สินค้า ที่มาด้วยยานพาหนะ และตรวจสอบยานพาหนะที่เข้ามารับสินค้า/ตู้สินค้า รวมถึงการตรวจสอบการชำระเงินค่ายานพาหนะผ่านท่า ค่าภาระสินค้า/ตู้สินค้าขาเข้าและขาออกโดยอัตโนมัติ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1.3.1 เพื่อให้ ทกท. มีระบบประตูอัตโนมัติใช้งานในการควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบที่มีมาตรฐานสากล สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของแผนวิสาหกิจของ กทท. ในการเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port)

1.3.2 บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่างๆ ของ กทท. เช่น ระบบ CTMS, VCMS , e-payment เป็นต้น เพื่อใช้ในการตรวจสอบข้อมูลโดยอัตโนมัติ ทำให้เกิดความรวดเร็ว และลดข้อผิดพลาด

1.3.3 ลดขั้นตอนและลดเวลาในการปฏิบัติงานโดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation)

1.3.4 ยกระดับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISPS CODE และสามารถลดเวลาในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ลงได้

1.3.5 ช่วยลดข้อผิดพลาดจากการคีย์ข้อมูลตู้สินค้าที่ผิดพลาด โดยใช้ระบบตรวจสอบอัตโนมัติแทน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2563-2566

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
1.ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณ เพื่อพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติ ของท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓					ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ
2.ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง		✓					
3.พัฒนาโปรแกรมระบบประตู อัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ			220.900	59.100		280.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : ได้รับการอนุมัติงบประมาณดำเนินการ และสามารถจัดจ้างตามระเบียบ
กระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.
2560 แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2565-2566 : พัฒนาโปรแกรม ทดสอบระบบ ฝึกอบรมการใช้งานระบบ นำระบบออกใช้งาน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ภาครัฐ / ชุมชนรอบท่าเรือ	- แนวคิด Digital ตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล - ลดผลกระทบกับจราจรโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดปัญหากับชุมชนโดยรอบ
สายเรือ และตัวแทนสายเรือ เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และ ตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า	- ลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ ลดเวลาในการรอคอยของรถบรรทุกที่เข้ามารับสินค้า และลดการสูญเสียเชื้อเพลิงอย่างสิ้นเปลือง
ผู้บริหาร	- สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมท่าเรือและบริการภายใต้แนวคิด Digital ตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล - สามารถวางแผนบริหารจัดการเครื่องมือทุนแรงในการขนถ่ายได้ดีขึ้นเนื่องจากการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ CTMS - เพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคลและยานพาหนะที่เข้าออกเขตเรือศุลกากร - ป้องกันการขนตู้สินค้า/สินค้า ผิดรายการซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสินค้าซึ่งมีมูลค่าสูง - ยกระดับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISPS CODE และสามารถลดเวลาในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ลงได้

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	การนำระบบทันสมัยอัตโนมัติมาใช้งานเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	มีการปรับปรุงการให้บริการโดยนำระบบทันสมัยอัตโนมัติให้บริการเพื่อเพิ่มภาพลักษณ์ ทำให้ผู้นำเข้าและส่งออก สินค้าผู้ประกอบการบรรทุก มีความพึงพอใจในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	การบริการที่ทันสมัยจะทำให้มีโอกาสดึงดูดลูกค้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 280.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 280.000 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบ			รอผลการจ้างพัฒนาระบบ ประยุกต์อัตโนมัติของท่าเรือ กรุงเทพ
ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย			
ระบบเครือข่าย			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	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)			
- ระหว่างการกำหนด ตารางเวลาดำเนินงาน โครงการยังไม่ได้พิจารณา ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะ กระทบต่อความสำเร็จ ของ โครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะ มีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้อง ขยายเวลาการดำเนินงาน มากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึ่งพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็น ระยะๆ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจาก การดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็น ระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2)$ = 2
- ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อ ยืนยันถึงการยอมรับหรือ การสนับสนุนการ ดำเนินงานโครงการ หรือ ยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วน ของผู้ใช้หรือลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จัดตั้งที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง	N/A	$E(1) \times W(2)$ = 2

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภักดิ์

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร

1.2 หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันธุรกิจท่าเรือมีการแข่งขันที่สูงขึ้น เนื่องจากมีผู้ประกอบการท่าเรือรายใหม่ก้าวเข้าสู่ตลาด จึงมีการแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดและลูกค้าระหว่างกัน การกำหนดยุทธศาสตร์การตลาด การวางแผนส่งเสริมการตลาด และการบริหารจัดการด้านการตลาด จึงมีความสำคัญและท้าทายผู้ประกอบการท่าเรือ ในการรักษาลูกค้าไว้ พร้อมทั้งหาโอกาสที่จะเพิ่มลูกค้าในอนาคตหรือสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์การบริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้กับองค์กรได้ดียิ่งขึ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการท่าเรือ มีการจัดแบ่งกลุ่มการบริการ และกลุ่มลูกค้าตามบริบทองค์กร ดังนี้

การบริการหลัก	กลุ่มลูกค้า
การให้บริการขนถ่ายสินค้า / ตู้สินค้า	สายเรือและตัวแทนสายเรือ
	เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า
การให้บริการพื้นที่	ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน
	ผู้เช่าพื้นที่

โดยมีระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า เช่น ข้อมูลการใช้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า การเช่าใช้พื้นที่ของลูกค้า จึงจำเป็นต้องนำข้อมูลเหล่านี้มาพัฒนาสารสนเทศสำหรับการตลาด เพื่อสร้างมุมมองที่ตอบสนองและสนับสนุนสำหรับให้หน่วยงานการตลาดของ กทท. ใช้วิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าตามกลุ่มลูกค้าและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์การบริการหลักได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำผลการวิเคราะห์มากำหนดยุทธศาสตร์การตลาด จัดทำแผนการตลาด เพื่อกำหนดทิศทางการตลาด หาโอกาสทางการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1.3.1 ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฟทส.) และหน่วยงานการตลาดของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ร่วมกันกำหนดรูปแบบของระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด พร้อมจัดทำรายละเอียดงบประมาณ จัดทำร่างขอบเขตงาน(TOR) จัดหาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด

1.3.2 ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

1.3.3 การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ Project Management Office (PMO) ของ กทท. เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบการพัฒนาและการนำระบบออกใช้งาน

- 1.3.4 การดำเนินงานมีหน่วยงานการตลาดของ กทท. เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาออกแบบระบบ เพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564-2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการโครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1		✓	6.000			6.000	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : ฝทส. และหน่วยงานการตลาดของ กทท. ร่วมกำหนดรูปแบบของระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด พร้อมจัดทำรายละเอียดงบประมาณ จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR) จัดหาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดแล้วเสร็จ 100% และดำเนินการจัดจ้างจนได้ผู้รับจ้าง
- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ 100% พร้อมนำระบบออกใช้งาน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ผู้บริหาร / พนักงานการทำงาน	ตอบสนองและสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานการตลาดให้สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้า วิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์บริการ ได้อย่างเหมาะสม และสามารถนำมาจัดทำแผนการตลาด การวางแผนกลยุทธ์ เพื่อกำหนดทิศทางการตลาดและหาโอกาสทางการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	ระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า นำข้อมูลมาพัฒนาสารสนเทศสำหรับการตลาด วิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าตามกลุ่มลูกค้าและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์การบริการหลักได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำผลการวิเคราะห์มา กำหนดยุทธศาสตร์การตลาด จัดทำแผนการตลาด เพื่อกำหนดทิศทางการตลาด หาโอกาสทางการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 6.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 6.000 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ
แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	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)			
1. ระหว่างการกำหนด ตารางเวลาดำเนินงาน โครงการ ยังไม่ได้พิจารณา ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะ กระทบต่อความสำเร็จของ โครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	E(1) x W(2) = 2
2. มีความเป็นไปได้ที่อาจจะ มีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจน ต้องขยายเวลาการ ดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ	-	E(1) x W(2) = 2
3. กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึ่งพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน อื่น ๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะ ๆ	-	E(1) x W(2) = 2
4. มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการ ดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	E(1) x AL(2) = 2
5. ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อ ยืนยันถึงการยอมรับหรือ การสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ ได้จากการดำเนินโครงการ ในส่วนของผู้ใช้ หรือลูกค้า มาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	E(1) x W(2) = 2

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวนิชย์

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

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

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานที่ให้บริการท่าเรือตู้สินค้าและให้สัมปทานท่าเรือตู้สินค้า ซึ่งลูกค้าของ กทท. นั้น เป็นเอกชน ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนมีจำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจเช่นเดียวกับ กทท. การดำเนินการทางธุรกิจต่างๆ หรือการพัฒนาเปลี่ยนแปลงนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องเข้าใจและรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้า การเก็บข้อมูลลูกค้ารวมถึงความต้องการและพฤติกรรมของลูกค้าจึงมีความสำคัญ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงบริการเพื่อให้อาจมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดได้ กทท. จึงมีความจำเป็นที่ต้องนำระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้งานเพื่อใช้ในการให้บริการและเก็บความต้องการของลูกค้า

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อการเก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อการพัฒนาบริการและการวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าเพื่อนำมาพัฒนาด้านการตลาด (Marketing) ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2567

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการโครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนา(Customer Relationship Management) และ Contact Center	✓						ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. พัฒนาโปรแกรมโครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center		8.000	11.000			19.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการของงบประมาณ และขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 จนได้ผู้ชนะการเสนอราคา และจัดทำสัญญา
- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management)
แล้วเสร็จ 60%
- ปีงบประมาณ 2567 : กทท. มีระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้เพื่อการ
เก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อการพัฒนาบริการ และการวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้า
เพื่อนำมาพัฒนาด้านการตลาด (Marketing)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ลูกค้า	- เพื่อการบริหารจัดการความสัมพันธ์ระหว่าง กทท. กับลูกค้า และสามารถใช้ในการวิเคราะห์วางแผนปรับปรุงกระบวนการให้บริการของ กทท. ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อรักษารฐานลูกค้าเดิมและสร้างฐานลูกค้าใหม่
ผู้บริหาร	- ตอบสนองการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ และด้านการตลาดและลูกค้า

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 19.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 19.000 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 -
- Outsource
 -

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	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)			
1. ระหว่างการกำหนด ตารางเวลาดำเนินงาน โครงการ ยังไม่ได้พิจารณา ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะ กระทบต่อความสำเร็จของ โครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	E(1) x W(2) = 2
2. มีความเป็นไปได้ที่อาจจะ มีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจน ต้องขยายเวลาการ ดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ	-	E(1) x W(2) = 2
3. กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึ่งพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน อื่น ๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะ ๆ	-	E(1) x W(2) = 2
4. มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการ ดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	E(1) x AL(2) = 2
5. ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อ ยืนยันถึงการยอมรับหรือ การสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการ หรือยืนยันผลที่ ได้จากการดำเนินโครงการ ในส่วนของผู้ใช้ หรือลูกค้า มาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - จ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) เพื่อ ดำเนินการบริหารโครงการ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	E(1) x W(2) = 2

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวนิชย์

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	: ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	: พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 4.2	: พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือชั้นนำในระดับ World Class เช่น ประเทศเยอรมัน เบลเยียม จีน สิงคโปร์ เป็นต้น ล้วนพัฒนาและนำระบบ Port Community System มาใช้บูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ประกาศวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ในปี 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) มาใช้งาน

ระบบ Port Community System (PCS) เป็นระบบงานหนึ่งที่นำเทคโนโลยี 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 ยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง การเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น การเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง ณ ต่างประเทศ เป็นต้น

ข้อมูลในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบซึ่งเป็นผลการดำเนินงานทั้งในอดีตและปัจจุบันซึ่งเป็น Big Data จะถูกนำมาวิเคราะห์ (Data Analytics) และคาดการณ์เชิงสถิติ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประยุกต์ใช้ในการจัดทำสารสนเทศสำหรับผู้บริหารในการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงินและด้านการตลาดและลูกค้าต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาระบบ Port Community System (PCS) ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 โดยศึกษารวบรวมความต้องการจากผู้ให้บริการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) การเชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ รวมถึงศึกษาระบบ PCS ที่ใช้งานอยู่ในท่าเรือของต่างประเทศ โดยศึกษาข้อดี ข้อเสีย และเปรียบเทียบกับ การปฏิบัติงานและภารกิจของ กทท. ดำเนินการกำหนดความต้องการและออกแบบระบบ PCS ที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของ กทท. จัดทำแผนการดำเนินการพัฒนา ระบบ PCS ของการทำเรือฯ รวมถึงจัดทำขอบเขตข้อกำหนดการจ้างพัฒนาระบบ PCS พร้อมประมาณการ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบ
- 1.3.2 กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบ Port Community System ตามระเบียบ กระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
- 1.3.3 การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ Project Management Office (PMO) ของ กทท. เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบ การพัฒนา และการนำระบบออกใช้งาน
- 1.3.4 การดำเนินงานต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) เช่น กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ตัวแทนเจ้าของเรือ ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออก เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วม ในการพิจารณาออกแบบระบบเพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2562-2567

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
1.จ้างที่ปรึกษา และดำเนินการ ศึกษา และออกแบบ ระบบ Port community System	25.000						25.000	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ
2.ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณ เพื่อพัฒนาระบบ Port community System								
3.พัฒนาโปรแกรมระบบ Port community System			44.420	244.310	88.840	66.630	444.200	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ ปี 2562-2563 : ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา และดำเนินการศึกษาและออกแบบระบบ Port community System แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2563 : ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบ Port community System แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2564 : ดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 แล้วเสร็จ 100% และผู้รับจ้างออกแบบ Detail Design แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2565 : พัฒนาโปรแกรม Module Vessel, Container & Cargo, Customs แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2566 : พัฒนาโปรแกรม Module Hinterland, PCS Intelligence แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2567 : พัฒนาโปรแกรม Module Import, Export, Banking แล้วเสร็จ 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ภาครัฐ	- แนวคิด Digital ตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล - การบริหารจัดการด้านข้อมูลจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน (Big Data) โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ
สายเรือ และตัวแทนสายเรือ เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และ ตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า	ลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน รวมถึงด้านกระบวนการต่างๆ ในการนำเข้า ส่งออก
ผู้บริหาร	- สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมท่าเรือและบริการภายใต้แนวคิด Digital ตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล - เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกิจกับภาครัฐกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกิจกับภาครัฐกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาครัฐกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ - เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น การเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง ณ ต่างประเทศ เป็นต้น - ตอบสนองการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงินและด้านการตลาดและลูกค้า

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	ในระบบ Port Community System จะประกอบด้วยข้อมูลการทำธุรกรรมทาง ด้านโลจิสติกส์ทางน้ำ ซึ่ง กทท. สามารถนำข้อมูลสถิติที่สามารถเผยแพร่เข้ามา จัดทำสารสนเทศ และ Big Data เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ด้านการตลาดของ กทท.
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโลจิสติกส์ทางน้ำ สำหรับแนวทางในการ ดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้ามาใช้บริการ กทท.จะชักจูงให้ลูกค้าได้เห็นประโยชน์จากการ ใช้งานระบบร่วมกัน เช่น การลดต้นทุน ลดเวลา ความสะดวก และลูกค้า สามารถตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ตลอดเวลาจากระบบ รวมถึงการ Tracking ต่างๆ ที่จะพัฒนาไว้ในระบบ เพื่อใช้ร่วมกัน เป็นต้น
การวิเคราะห์สภาพ การแข่งขันและคู่แข่ง	การดำเนินโครงการดังกล่าวทุกภาคส่วนจะได้ผลประโยชน์ร่วมกันในด้านต่างๆ เช่น การลดต้นทุน ลดเวลา ความสะดวก สามารถตรวจสอบขั้นตอนการ ดำเนินการได้ตลอดเวลาจากระบบ รวมถึงการ Tracking ต่างๆ ที่จะพัฒนาไว้ใน ระบบเพื่อใช้ร่วมกัน เป็นต้น ซึ่งไม่ได้เป็นการแข่งขัน หรือเป็นคู่แข่งกัน
โอกาสในการเกิด สินค้า/บริการ ทดแทน	กทท. สามารถหาผลประโยชน์จากการบริการข้อมูลที่เกิดขึ้นในระบบ (ที่สามารถ เผยแพร่ได้) และค่าบริการการใช้งานระบบงานที่สามารถเรียกเก็บจากสมาชิกที่ ใช้งานระบบ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 469.200 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 25.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 444.200 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - รวบรวมผลการประเมินจากการจ้างพัฒนาระบบระบบ PCS
- Outsource
 - รวบรวมผลการประเมินจากการจ้างพัฒนาระบบระบบ PCS

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบ	N/A	N/A	รอผลการจ้างพัฒนาระบบ PCS
ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	N/A	N/A	
ระบบเครือข่าย	N/A	N/A	

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
- ระหว่างการกำหนดตารางเวลาดำเนินงานโครงการ ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะกระทบต่อความสำเร็จของโครงการอย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสารการนำเสนอให้เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2) = 2$
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะมีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจนต้องขยายเวลาการดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- อยู่ภายใต้การควบคุมของที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการบริหารโครงการด้าน ICT	-	$E(1) \times W(2) = 2$
- การดำเนินโครงการในบางช่วงหรือบางเรื่องเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามความต้องการ อาจใช้เวลามากกว่าที่คาดไว้ เพราะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอกหลายหน่วยงาน	E(3)	X(4)	12	ประจำสำนักงานบริหารโครงการ (Project Management Office : PMO) - คณะทำงานย่อยกลุ่ม Port Community System (PCS) ภายใต้คณะทำงานย่อยผลักดันและให้การสนับสนุน การปรับลดขั้นตอน และเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งแต่งตั้งโดยอธิบดีกรมศุลกากร	-	$E(1) \times X(1) = 1$
- กิจกรรมดำเนินงานโครงการ มีส่วนที่พึ่งพาผู้สนับสนุนนอกโครงการดำเนินงานให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการอาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรองหรือเร่งรัด อาจเข้าไปกำกับได้โดยตรง	E(3)	X(4)	12		-	$E(1) \times X(1) = 1$
- มีความเป็นไปได้ที่เทคโนโลยีของโครงการอาจจะไม่เชื่อมโยง (Interface) กับเทคโนโลยีอื่นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	E(3)	X(4)	12		N/A	$E(1) \times X(1) = 1$

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวัฒน์

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทาง

และค่าภาระตู้สินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออก

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 4.2 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของ กทท. ได้มอบนโยบายการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของ กทท. โดยให้พิจารณาเสนอ Quick Win Project เพื่อนำระบบ ICT มาใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานโดยเสริมสร้างนวัตกรรมกระบวนการทำงานใหม่ๆ ให้สามารถลดเวลา แรงงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ กทท.

การนำระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางท่าและค่าภาระตู้สินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออกเป็น Quick Win Project ที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฟทส.) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และฝ่ายการเงินและบัญชี (ฝง.) ในการปรับปรุงการจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทางท่าและค่าภาระสินค้าขาออก ซึ่งเดิมมีการจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทางท่าและค่าภาระสินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออกโดยใช้พนักงานในการจัดเก็บเป็นเงินสดจากรถบรรทุกตู้สินค้าที่จะนำตู้สินค้ามาบรรทุกขึ้นเรือ ซึ่งการจัดเก็บเป็นเงินสดทำให้เกิดความล่าช้าในการรับเงิน ทอนเงิน และการจัดพิมพ์ใบกำกับภาษีอย่างย่อ ทำให้เกิดความคับคั่งของรถบรรทุกที่ติดล้นออกไปภายนอกท่าเรือ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรทั้งภายในและภายนอกท่าเรือ ซึ่งการพัฒนาจะปรับปรุงรูปแบบการให้บริการของ กทท. โดยผู้ส่งออกหรือตัวแทนผู้ส่งออกสามารถเข้ามาทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อชำระค่ายานพาหนะผ่านทางท่าและค่าภาระสินค้าขาออกผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ล่วงหน้าก่อนรถบรรทุกตู้สินค้าผ่านเข้าประตูตรวจสอบของ ทกท. ซึ่งระบบดังกล่าวมีการเชื่อมโยงเพื่อตัดเงินผ่านธนาคารต่างๆ ที่ผู้ใช้บริการมีบัญชีธนาคารได้โดยอัตโนมัติ ทั้งนี้ การปรับปรุงการให้บริการดังกล่าวได้มีการปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางท่า ซึ่งจัดเก็บตามประเภทของรถ และค่าภาระสินค้าขาออก ซึ่งจัดเก็บตามประเภทและขนาดของตู้สินค้า มาจัดเก็บรวมกันเป็นอัตราเดียว โดยแยกตามประเภทและขนาดของตู้สินค้า เพื่อให้สอดคล้องกับกระบวนการที่จะใช้หมายเลขตู้สินค้าในการอ้างอิงในระบบจัดเก็บเงินแบบ e-Payment และใช้หมายเลขตู้สินค้าในการตรวจสอบการชำระเงินฯ พร้อมกับการตรวจสอบ e-Matching ข้อมูลใบกำกับภาษีสินค้าขาออกเพื่อตรวจสอบ Green Line และ Red Line เมื่อรถบรรทุกผ่านประตูตรวจสอบของท่าบริการตู้สินค้า 1 และท่าบริการตู้สินค้า 2

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- 1.3.1 ททท. ฟทส. และ ฟง. ร่วมพิจารณาเพื่อกำหนดกระบวนการทำงานที่เหมาะสมโดยการนำระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าและค่าภาระผู้สินค้าขาออกสำหรับรถบรรทุกตู้สินค้าที่ผ่านเข้าประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออก รวมถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระ ที่เกี่ยวข้อง
- 1.3.2 ททท. ฟทส. และ ฟง. ประสานจัดประชุมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ผู้ให้บริการ) เพื่อให้ได้รับทราบและเข้าใจในกระบวนการทำงานที่จะปรับเปลี่ยนใหม่ รวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
- 1.3.3 ฟทส. ดำเนินการพัฒนาซอฟต์แวร์ (Software) ทดสอบ ทดลองการใช้งาน
- 1.3.4 ฟง. เสนอขออนุมัติแก้ไขอัตราค่าธรรมเนียม และค่าภาระที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับการนำมาใช้ในกระบวนการ
- 1.3.5 นำระบบออกใช้งาน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2561-2566

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
- การพัฒนาระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า และค่าภาระผู้สินค้าขาออก ประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออก	✓	✓	✓	✓	✓		-	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ/ ท่าเรือกรุงเทพ/ ฝ่ายการเงินและบัญชี

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2561 : เตรียมความพร้อมของระบบ ได้แก่ การพัฒนาระบบโปรแกรม การปรับแก้ไขค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการทราบ แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2562 : นำระบบออกใช้งาน แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2563 : ลดการใช้เอกสารใบกำกับภาษีอย่างย่อ 10%
- ปีงบประมาณ 2564 : ลดการใช้เอกสารใบกำกับภาษีอย่างย่อ 30%
- ปีงบประมาณ 2565 : ลดการใช้เอกสารใบกำกับภาษีอย่างย่อ 50%
- ปีงบประมาณ 2566 : ลดการใช้เอกสารใบกำกับภาษีอย่างย่อ 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ภาครัฐ / ชุมชนรอบท่าเรือ	- ลดปัญหาการจราจรทั้งภายในและภายนอกท่าเรือ
ผู้บริหาร / พนักงานการทำงาน	- นโยบายการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของ กทท. โดยให้พิจารณาเสนอ Quick Win Project เพื่อนำระบบ ICT มาใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน โดยเสริมสร้างนวัตกรรมกระบวนการทำงานใหม่ๆ ให้สามารถ ลด เวลา แรงงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ กทท.

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

- 3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
 - งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ความสำเร็จในการ สื่อสารและการสร้างความ เข้าใจอย่างแท้จริงต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	B(1)	M(1)	1	- จัดเตรียม Help Desk เพื่อตอบและ แก้ไขปัญหา - ตั้งกลุ่มไลน์และเชิญ ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมกลุ่ม เพื่อประชาสัมพันธ์ ข่าวสาร นโยบาย และ แก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้น ระหว่างการใช้งาน	-	-

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวณิช

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบ Mobile Application ของ กทท. เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 4.2 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีภารกิจสำคัญตามนโยบายรัฐบาลที่จะต้องดำเนินการต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) เพื่อเกิดความเชื่อมโยงกับหน่วยงานภายในและภายนอกอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สามารถบริหารงานเชิงรุกพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง การดำเนินการเพื่อเผชิญกับความท้าทายเหล่านี้ โดยการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อให้มีความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัลด้วยความสัมฤทธิ์ผล ตามนโยบายสำคัญที่กำหนดไว้ของรัฐบาลด้วยนโยบายและแนวทางการส่งเสริมที่สำคัญดังกล่าว นำไปสู่ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้องในด้าน ICT ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งถือว่าเป็นภารกิจของหน่วยงาน โดยมีวาระการพัฒนานี้เป็นหัวใจสำคัญของการเข้าสู่ยุคดิจิทัล คือการยกระดับระบบงานติดต่อสื่อสารและการประชุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้รวดเร็วและคล่องตัว อีกทั้งยังประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางอย่างมาก โดยอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการยกระดับระบบปฏิบัติการและการให้บริการครบวงจรที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและเรือ ดังนั้น กทท. ในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการ จึงจำเป็นต้องยกระดับการบริการให้เท่าทันยุคดิจิทัลที่ผู้ใช้บริการทุกคนมีอุปกรณ์ Mobile Device และ Smart Phone โดยการพัฒนา Mobile Application เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ กทท. ในการเข้าถึงผู้ใช้บริการในทุกภาคส่วนแบบถึงตัวตลอดเวลา ภายใต้งาน “โครงการพัฒนาระบบ Mobile Application ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. จะดำเนินการพัฒนาระบบ ระบบ Mobile Application ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
กทท. มีระบบ Mobile Application เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า ผ่านทาง Mobile Device Device เรื่อง การจ่ายเงินค่าเช่าพื้นที่ ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าอาคารพาณิชย์ ค่าเช่าตึกอาคาร กทท.	✓					-	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : กทท. มีระบบ Mobile Application เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า ผ่านทาง Mobile Device Device เรื่อง การจ่ายเงินค่าเช่าพื้นที่ ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าอาคารพาณิชย์ ค่าเช่าตึกอาคาร กทท. ค่าน้ำ ค่าไฟ จำนวน 1 ระบบ-
- ปีงบประมาณ 2566 : พัฒนาโปรแกรม Module Hinterland, PCS Intelligence แล้วเสร็จ 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ลูกค้า	- เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า
ผู้บริหาร	- ตอบสนองการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงินและด้านการตลาดและลูกค้า

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☐ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - รวบรวมการประเมินจากการจ้างพัฒนาระบบระบบ PCS
- Outsource
 - รวบรวมการประเมินจากการจ้างพัฒนาระบบระบบ PCS

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง (ล้านบาท)	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะไม่เห็น ด้วยกับการเปลี่ยนแปลงที่ เกิดจากการดำเนิน โครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- มีการประชาสัมพันธ์ โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียทราบเป็น ระยะ ๆ	-	$E(1) \times AL(2)$ = 2
2. ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อ ยืนยันถึงการยอมรับหรือ การสนับสนุนการ ดำเนินงานโครงการ หรือ ยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วน ของผู้ใช้ หรือลูกค้ามาก่อน	E(1)	W(3)	3	- มีการประชาสัมพันธ์ โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียทราบเป็น ระยะ ๆ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวิชย์

ตำแหน่ง : รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3066, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

ชื่อแผนงาน/โครงการ : แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|---|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4 | : ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม |
| ยุทธศาสตร์ที่ 4 | : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 | : พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อจัดการเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรม |

1.2 หลักการและเหตุผล

ในอนาคตข้างหน้าประเทศไทยจะมุ่งเป็นประเทศเศรษฐกิจมูลค่าสูง (High Value-added Economy) เพื่อสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในเวทีโลกด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล อีกทั้งยังมีนโยบายผลักดันประเทศไทยให้เป็นประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ โดย กทท. เป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจในฐานะเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศทางทะเล ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าส่งออก ให้บริการด้วยมาตรฐานสากล และได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ในสังคมยุคปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลาจนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยีดิจิทัลแบบฉับพลัน (Disruptive change) รวมถึงความก้าวหน้าของการสื่อสารสมัยใหม่ (Social media) ต่างทำให้หน่วยงานภาครัฐรวมถึง กทท. ต้องปรับตัวและให้ความสำคัญกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งนับเป็นความท้าทายอย่างมากในการตอบสนองอย่างรวดเร็วและทันการณ์ของ กทท. ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผนงาน/โครงการ และการให้บริการใหม่ โดยในอนาคต กทท. จำเป็นต้องมีโครงสร้างการบริหารจัดการที่คล่องตัว (Agility) และสามารถปรับตัว (Adaptive) ในการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นๆ ในห่วงโซ่คุณค่า (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. จึงเป็นการมุ่งเน้นการวางรากฐานด้านนวัตกรรมเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตระหนักถึงถึงความสำคัญของการพัฒนานวัตกรรมจนเกิดเป็นวัฒนธรรมขององค์กร และสามารถพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานให้มีสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & high performance) เพื่อสร้างความเข้มแข็งและการเติบโตภายในองค์กรได้อย่างยั่งยืน ทั้งในแง่ของการให้บริการและการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่ม ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนา ปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานทั้งระบบปฏิบัติงานและการบริหารจัดการ ทัวทั้งองค์กรเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการเอง และดำเนินการร่วมกับบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญเฉพาะ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม	3.679	1.688	11.000	14.900	15.400	46.667	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

- (อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ (คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					รวม
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 46.667 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 46.667 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
Design thinking process	2565	-	-
Innovation Management	2565/2566	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การทำงานแบบ บูรณาการร่วมกัน อาจทำให้เกิด ความล่าช้าในบาง กระบวนการ	E(2)	AL(3)	6	ใช้เวทีคณะทำงาน ในการมอบหมายงาน และประสานงาน ระหว่างหน่วยงาน	-	-
2. โครงสร้างยังไม่ มีความเหมาะสม กับการดำเนินการ	L(3)	AP(3)	9		-	-

ผู้ประสานงาน : นางศศิวิมล ผุดเพชรแก้ว

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกวิจัยและพัฒนา กองวิจัยและพัฒนาองค์กร

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

โทร. : 5236

ยุทธศาสตร์ที่ 5

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 | : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง |
| ยุทธศาสตร์ที่ 5 | : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 | : ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM) |

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในส่วนของการสร้างรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพื่อมุ่งมั่นสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ปัจจุบันภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยมีวิสัยทัศน์ที่จะปรับเปลี่ยนประเทศไทยสู่รูปแบบใหม่ เพื่อให้การพัฒนาประเทศเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัลอย่างยั่งยืน ดังนั้น กทท. โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (ฝบ.) เล็งเห็นความสำคัญ จึงได้จัดทำแผนเพื่อสนองต่อนโยบายตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดให้พัฒนา Back Office รุ่นใหม่ เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนกระบวนการบริหารจัดการให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล อย่างเป็นระบบ และเพื่อสนองต่อนโยบายด้านกลยุทธ์โดยยกระดับงานพิจารณาอนุญาต รวมทั้งงาน E-service เดิมให้เป็นลักษณะอัตโนมัติ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อรองรับแพลตฟอร์มบริการพื้นฐานภาครัฐได้ ฝบ. จึงริเริ่มปรับปรุงและพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) รวมถึงโครงการปรับปรุงระบบประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPI) โดยการใช้ระบบสารสนเทศใหม่เพื่อเปลี่ยนแปลงการใช้งานของระบบเดิม ให้เป็นโปรแกรมลักษณะแบบ Web Application (Web Base) มาช่วยจัดการฐานข้อมูลในกระบวนการบุคคล ได้แก่ โครงสร้างองค์กรและเงินเดือน งานข้อมูลบุคคล งานบันทึกเวลา บริหารงานค่าตอบแทน งานฝึกอบรม งานรักษาพยาบาล งานค่าเล่าเรียน งานประเมินผล งานประเมินผลสมรรถนะ งานวางแผนสมรรถนะ งานติดตามผลการปฏิบัติงานของพนักงาน งานบริหารศักยภาพและสายอาชีพพนักงาน งานเครื่องราช และงานบัญชีเงินเดือน ซึ่งจะต้องเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการต่าง ๆ อย่างบูรณาการ จนถึงการจัดจ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน ระบบใหม่จะช่วยลดเวลาการดำเนินงาน ลดกระบวนการปฏิบัติงานบุคคล นอกจากนี้ ระบบสามารถแสดงรายงานต้นทุนบุคลากรของแต่ละหน่วยงาน ได้จนถึงระดับบุคคล จากการกระจายศูนย์ต้นทุนไปยังหน่วยงานที่สามารถแสดงต้นทุนบุคคลได้ถึงระดับบุคคล จะได้ข้อมูลบุคคลที่แสดงประวัติ การฝึกอบรม ต้นทุนที่ใช้ฝึกอบรม รักษาพยาบาล สามารถรายงานต้นทุนการใช้จ่าย ค่ารักษาพยาบาลของแต่ละบุคคลได้ ตลอดจนแสดงประวัติการรักษาพยาบาลจากประวัติการเบิกจ่ายยา สิทธิสวัสดิการต่าง ๆ ข้อมูลที่ได้จะช่วยสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารได้ดีขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในด้านการควบคุมค่าใช้จ่ายบุคคล ด้านการดำเนินงานบุคคล การประเมินความจำเป็นของอัตรากำลัง และความเหมาะสมในการพิจารณาจ้างงาน นอกจากนี้ระบบใหม่จะช่วยให้ได้สารสนเทศที่จำเป็นในการพัฒนาความรู้ ทักษะ ที่จำเป็นและสอดคล้องกับกลยุทธ์ที่เปลี่ยนแปลง การวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Planning) รวมถึงการวางแผนการเติบโตในสายงานให้กับ

บุคลากรได้ มีการเชื่อมโยงข้อมูล เก็บเอกสารในรูปแบบข้อมูลภาพ ลดอัตราการใช้กระดาษในองค์กร และลดอัตราการสูญหายของเอกสาร สามารถตรวจสอบแก้ไขข้อมูลประวัติตนเอง การพิมพ์ใบแจ้งยอดเงิน (Pay Slip) ได้ด้วยตนเอง มีระบบการแจ้งเตือนทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) ไปยังพนักงานแต่ละคน การทำงานของระบบทำได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้การกำหนดสิทธิ์ผู้ใช้งานภายในองค์กรได้ตามจำนวนผู้ใช้งานจริง

กทท. จึงมีความจำเป็นต้องนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS) ทดแทนระบบงานเดิมให้รองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของ กทท. ในปัจจุบันและสามารถใช้งานร่วมกับเครื่องคอมพิวเตอร์ และระบบปฏิบัติการรุ่นใหม่ ๆ รวมถึง Mobile Device ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เปลี่ยนรูปแบบสถาปัตยกรรมการทำงานของระบบเป็นรูปแบบ Web Application ซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพให้มีความทันสมัยขึ้น และเป็นเทคโนโลยีที่รองรับการพัฒนาต่อไปในอนาคตได้ ซึ่งจะรองรับและสอดคล้องต่อแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) ของประเทศไทย และแผนยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล 2022

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ผบ. ดำเนินการบริหารจัดการโครงการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS)	15.200	35.518					50.718	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. กำหนดหลักเกณฑ์และออกแบบแบบประเมินการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล	✓							ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. ดำเนินการติดตั้งระบบและทดสอบการใช้งานระบบเสมือนจริงภายในกำหนดเวลาตาม TOR และประเมินการใช้งานระบบ ระยะที่ 1			✓					
4. ทบทวนการใช้งานระบบ ระยะที่ 1 และพัฒนาระบบในระยะที่ 2				✓				
5. ดำเนินการปรับปรุงระบบในระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และดำเนินการพัฒนาระบบในระยะที่ 2					✓			
6. ประเมินการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล						✓		

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : พัฒนาระบบแล้วเสร็จ
: หลักเกณฑ์และแบบประเมินการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2566 : นำระบบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงานของระยะที่ 1
- ปีงบประมาณ 2567 : ปรับปรุงระบบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลของการพัฒนาระยะที่ 1 และเตรียมพัฒนาระบบของระยะที่ 2

- ปีงบประมาณ 2568 : มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะที่ 1
ใช้ได้ตามความต้องการของผู้ใช้งาน และดำเนินการพัฒนาระบบของระยะที่ 2
- ปีงบประมาณ 2569 : มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลครบตามความต้องการของผู้ใช้งาน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองต่อความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้งานระบบทางด้านการงานบุคคลทั่วทั้งองค์กร และสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประมวลผลไปใช้ในการตัดสินใจ รองรับภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 50.718 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 50.718 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (M x H)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (M)	ผลกระทบ Impact (H)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (M x H)			
การดำเนินการ จัดหาระบบแล้ว เสร็จไม่ทันเวลา ตามแผนโครงการ	4	4	4x4	ประเมินผลการใช้ งานระบบ	-	2x1

ผู้ประสานงาน : นางสาวนันทนา ศรีจันทร์

ตำแหน่ง : บุคลากร 6

โทร. : 5824

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการยกระดับขีดความสามารถการบริหารงานทรัพยากรบุคคล เพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน
(แผนการบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 | : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง |
| ยุทธศาสตร์ที่ 5 | : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 | : ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM) |

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ในฐานะเป็นหน่วยงานหลักแห่งหนึ่งในการสนับสนุนระบบขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” มีภารกิจในการพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ การให้ความสำคัญกับการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลจึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรบุคคลในฐานะทุนมนุษย์ (Human Capital) เป็นปัจจัยที่สำคัญขององค์กรที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์หลักของ กทท. บุคลากรที่มีคุณภาพและมีศักยภาพในการทำงานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร และจะทำให้องค์กรมีความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ท่ามกลางสภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2564 - 2565 กทท. จึงได้จัดทำ “โครงการยกระดับขีดความสามารถการบริหารงานทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน” เพื่อให้ตอบโจทย์การบริหารงานทรัพยากรบุคคลในอนาคตที่มุ่งเน้นการบริหารจัดการอย่างมืออาชีพ เป็นระบบ และเกิดการบูรณาการโดยจะจัดทำแผนทรัพยากรบุคคลระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งจะวิเคราะห์อุปสงค์ อุปทานของอัตรากำลัง (Demand and Supply) วิเคราะห์อัตรากำลังส่วนขาด-ส่วนเกิน การทดแทนของเทคโนโลยี และพิจารณาให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ทั้งของชาติและองค์กร เพื่อให้ กทท. มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสม

สำหรับ ปีงบประมาณ 2566-2573 กทท. จะดำเนินการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) หรืออัตรส่วนระหว่างผลผลิตหลักองค์กรและอัตรากำลัง ในภาพรวมขององค์กร และจะดำเนินการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในระดับ ฝ่าย/สำนัก/แผนก และระดับรายบุคคลต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- สำหรับ ปีงบประมาณ 2565 เพื่อให้โครงการฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ สามารถดำเนินงานภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด และเป็นที่ยอมรับจากทุกหน่วยงาน ฝบ. จึงจะดำเนินการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบุคคล เพื่อเป็นที่ปรึกษา ให้ความรู้ ให้คำแนะนำ รวมทั้งร่วมมือปฏิบัติงานกับทีมงานในการดำเนินการโครงการฯ และ ฝบ. จะนำความรู้, แนวทางจากการดำเนินโครงการฯ ในปีงบประมาณ 2565 มาดำเนินการในปีงบประมาณ 2566-2573

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. จัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว	8.100					8.100	ฝ่ายบริหาร ทรัพยากรบุคคล
2. วิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กร		✓					
3. วิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ของสายงานปฏิบัติการในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก)			✓				
3. วิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ของสายงานสนับสนุนในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก)				✓			
4. ทบทวนผลการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก)					✓		

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : จัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาวแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.
- ปีงบประมาณ 2566 : จัดทำรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในภาพรวมขององค์กรแล้วเสร็จ และคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบ
- ปีงบประมาณ 2567 : จัดทำรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ของสายงานปฏิบัติการในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก) แล้วเสร็จ และคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบ
- ปีงบประมาณ 2568 : จัดทำรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ของสายงานสนับสนุนในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก) แล้วเสร็จ และคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบ
- ปีงบประมาณ 2569 : คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความเห็นชอบผลการทบทวนการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) ในระดับย่อย (ฝ่าย/สำนัก/แผนก) ของ กทท.

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การดำเนินโครงการฯ จะทำให้ กทท. มีเครื่องมือในการบริหารงานทรัพยากรบุคคลที่เป็นระบบ สามารถบูรณาการงานกับงานอื่นๆ อันจะส่งผลให้ กทท. สามารถบริหารและพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถ มีอัตรากำลังที่เหมาะสม ที่จะสามารถดำเนินการให้บริการยุทธศาสตร์และภารกิจที่องค์กรกำหนดไว้ทั้งในปัจจุบันและอนาคตขององค์กรได้ อีกทั้งการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นปัจจัยหนึ่งในการประเมินผลองค์กรตามเกณฑ์ของ สคร.

นอกจากนี้ การดำเนินโครงการฯ จะทำให้บุคลากรและหน่วยงานต้นสังกัดมีความรู้ ความเข้าใจ และมีส่วนร่วมในการดำเนินงานทางด้านบุคคลมากขึ้น อันจะส่งผลให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานต้นสังกัดและ ผบ. อีกทั้งหน่วยงานต้นสังกัดจะมีความเข้าใจและสามารถบริหารอัตรากำลังให้เป็นไปตามแผนอัตรากำลังที่กำหนดไว้ได้

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท

- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %

- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 8.100 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 8.100 ล้านบาท

- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตราค่าจ้าง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง
- ☐ มีการเพิ่มอัตราค่าจ้าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตราค่าจ้างที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตราค่าจ้าง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตราค่าจ้าง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตราค่าจ้าง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
พัฒนาองค์กรตามเกณฑ์ ENABLER ไม่สำเร็จ	4	2	8	กำกับและควบคุมการ ดำเนินโครงการฯ ให้ แล้วเสร็จตามแผนการ ดำเนินการที่วางไว้	-	1
การเพิ่มขึ้นของอัตราส่วน ค่าใช้จ่ายด้านบุคคลต่อ รายได้รวม	2	4	8	กทท. ดำเนินการตาม แผนอัตรากำลังระยะ สั้นและระยะยาว	-	4

ผู้ประสานงาน : น.ส. สุกฤตน์ แสงจันทร์

ตำแหน่ง : หัวหน้าหมวดพัฒนาระบบบุคลากร กทบ. ฝบ.

โทร. : 5825

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 5.1 : ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในส่วนของการสร้างรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพื่อมุ่งมั่นสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ดังนั้น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรทำให้หน่วยงานต่างๆ สามารถให้บริการและพัฒนากระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง การดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพของ กทท. จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการขนส่งของประเทศในภาพรวม ซึ่งประสิทธิภาพของการดำเนินงานของ กทท. นั้น จะเกิดขึ้นได้ด้วยปัจจัยสนับสนุน การขับเคลื่อนสำคัญ 3 ประการ คือ

1. โครงสร้างการบริหารที่มีประสิทธิภาพ มีการจัดแบ่งส่วนงานที่เหมาะสม สมดุล สามารถขับเคลื่อนกลยุทธ์ขององค์กร และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ
2. โครงสร้างองค์กรประกอบด้วยหน่วยงานที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจได้ในระดับสากล
3. ทรัพยากรบุคคลที่มีจำนวนเหมาะสมและมีศักยภาพ ปฏิบัติหน้าที่โดยมุ่งเน้นผลลัพธ์ขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อให้มั่นใจว่า กทท. จะเป็นหน่วยงานที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน จึงต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรในภาพรวม และทบทวนอัตรากำลังที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้องค์กรมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน อีกทั้งยังสามารถรองรับแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศได้เป็นอย่างดี

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (ฝบ.) ดำเนินการบริหารจัดการโครงการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 – 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1.ออกแบบแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง และประเมินประสิทธิภาพของโครงสร้างองค์กรระยะ 6 เดือนแรก	✓						ฝ่ายบริหาร ทรัพยากรบุคคล
2.ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังระยะ 12 เดือน และวิเคราะห์/สรุปผลการประเมินของโครงสร้างองค์กรใหม่จากแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร		✓					
3.ทบทวนและพัฒนาโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังจากผลการประเมินประสิทธิภาพ			✓				
4.ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังประจำปี (ง.2)				✓	✓		

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : แบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังแล้วเสร็จ และดำเนินการประเมินโครงสร้างองค์กรระยะ 6 เดือน แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2566 : นำผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังเสนอคณะกรรมการปรับโครงสร้างองค์กรของ กทท. แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2567 : โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสมจากผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรใหม่
- ปีงบประมาณ 2568-2569 : โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสมสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานในอนาคต

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองต่อความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ให้มีโครงสร้างหน่วยงานและอัตรากำลังที่เหมาะสมรองรับภารกิจที่ได้รับมอบหมาย และแผนงาน/โครงการในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
โครงสร้างองค์กร ใหม่ไม่ตอบสนอง กับภารกิจ	4	4	4x4	ประเมินประสิทธิภาพ โครงสร้างองค์กรใหม่	-	1x2

ผู้ประสานงาน : นางปรีดาภรณ์ ปิ่นทวนิช

ตำแหน่ง : บุคลากร 6

โทร. : 5824

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

การพัฒนาทักษะตามสายอาชีพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 5.2 : พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)

1.2 หลักการและเหตุผล

จากแผนวิสาหกิจ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้มีโครงการพัฒนาศักยภาพ การดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อมุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๗๓ จากวิสัยทัศน์ของ กทท. ข้างต้น ผู้บริหารมีนโยบายอย่างต่อเนื่องที่ต้องการพัฒนาทักษะของพนักงานให้มีสมรรถนะที่สูงขึ้น พนักงานในทุกระดับมีส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนให้องค์กรเจริญเติบโตก้าวหน้าได้เช่นกัน ฉะนั้นพนักงานทุกระดับทุกสายงานจำเป็นต้องมีการพัฒนาทักษะ เพื่อช่วยผลักดันเป้าหมายขององค์กรให้ประสบผลสำเร็จ อีกทั้งเป็นการช่วยยกระดับทักษะฝีมือการทำงาน ของบุคลากร และสร้างพฤติกรรม (Behavior) การทำงานใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับภารกิจ และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

จัดทำแบบฟอร์มให้หน่วยงานต่างๆ ระบุความต้องการที่จะพัฒนาทักษะตามสายอาชีพ พร้อมนำแบบฟอร์มที่ออกแบบนำไปสื่อสารทำความเข้าใจกับหน่วยงานต้นสังกัด รวบรวมแบบฟอร์มฯ มาวิเคราะห์ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาทักษะตามสายงาน พร้อมดำเนินการพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งแบบฟอร์มสำรวจความต้องการพัฒนาทักษะตามสายอาชีพกลับมายัง กทท.	✓	✓				-	ฝ่ายบริหาร ทรัพยากร บุคคล
2. จัดทำแผนพัฒนาทักษะตามสายอาชีพตามข้อมูลที่ได้รับรวบรวมจากแบบฟอร์มของหน่วยงานต่างๆ	✓	✓				-	
3. ดำเนินการพัฒนาทักษะพนักงานตามสายอาชีพตามระยะเวลาที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ	✓	✓	✓	✓	✓	-	
4. ประเมินผลพัฒนาทักษะพนักงานตามสายอาชีพ	✓	✓	✓	✓	✓	-	
5. สรุปการประเมินผลพัฒนาทักษะพนักงานตามสายอาชีพ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนพัฒนาฯ พร้อมเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	-	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2566 :

1. ดำเนินการสำรวจความต้องการพัฒนาทักษะตามสายอาชีพจากหน่วยงานต้นสังกัด
2. จัดทำแผนพัฒนาทักษะตามสายอาชีพ พร้อมพัฒนาพนักงานตามแผนที่กำหนด
3. ดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ พร้อมประเมินผลและสรุปผลการดำเนินการเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ

- ปีงบประมาณ 2567-2569 :

1. ดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ พร้อมประเมินผลและสรุปผลการดำเนินการเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองความต้องการของผู้บริหารและพนักงาน เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านทักษะการทำงาน เพื่อตอบสนองการดำเนินงานของ กทท.

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

- 3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
 - งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - ฝึกอบรม/สัมมนา / สอนงาน / ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ
 - ด้านแผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การกำหนดทักษะที่ ต้องการพัฒนาไม่ตรง ตามขอบเขตงาน ที่รับผิดชอบ	2	2	4	- สื่อสารทำความเข้าใจกับต้นสังกัด ในการกำหนด ทักษะที่ต้องการ พัฒนาให้ตรงกับ ขอบเขตงาน ที่รับผิดชอบ	-	1
การกำหนดวิธีการ พัฒนาทักษะอาจไม่ สอดคล้องกับแนว ทางการพัฒนา บุคลากรยุคปัจจุบัน ที่เป็นการพัฒนา แบบนอกชั้นเรียน	2	2	4	- กำหนดวิธีการ พัฒนาแบบ นอกชั้นเรียน ให้เหมาะสมกับ ทักษะที่ต้องการ พัฒนา	-	1

ผู้ประสานงาน : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล
โทร. : 5701

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
การพัฒนา Talent Management เพื่อรองรับการบริหารงานในอนาคต
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	: บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	: พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.2	: พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)

1.2 หลักการและเหตุผล

Talent (คนเก่ง) หมายถึง บุคคลที่มีความสามารถพิเศษ มีผลงานที่โดดเด่นเหนือบุคคลอื่น ซึ่งอาจมีลักษณะที่แตกต่างกันไปในแต่ละองค์กร โดยขึ้นอยู่กับลักษณะการดำเนินงาน นโยบาย ภารกิจ วัฒนธรรมองค์กร และกลยุทธ์ขององค์กรว่าต้องการเดินไปในทิศทางใด การค้นหาบุคลากรเหล่านี้จำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดอย่างชัดเจนและสอดคล้องกับความต้องการขององค์กร เพื่อนำบุคลากรดังกล่าวมาพัฒนาศักยภาพให้เป็นกำลังหลักที่ขับเคลื่อนกระบวนการทำงาน สร้างสรรค์กลยุทธ์เพื่อให้องค์กรสู่ความเป็นเลิศ และสร้างความเจริญเติบโตขององค์กรอย่างยั่งยืน ดังนั้น องค์กรจึงควรมีเครื่องมือในการบริหารพัฒนาคนเก่งเหล่านั้นให้สามารถพัฒนาศักยภาพในการทำงานให้กับองค์กรได้อย่างเต็มที่ มีการรักษามาตรฐานการทำงานในระดับที่ดีและอยู่ในองค์กรอย่างมีความสุข ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานขององค์กรสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และก้าวทันสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ดำเนินการจัดทำแผนงานกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้มีศักยภาพสูง กำหนดกลุ่มหรือสาขาที่ต้องการพัฒนาพนักงานให้ตรงกับความต้องการขององค์กร จัดทำแผนการพัฒนาที่นำผลการคัดเลือกพนักงานกลุ่มดาวเด่นของแต่ละหน่วยงานมากำหนดรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักสูตร วิธีการพัฒนา การประเมินผล และดำเนินการพัฒนาเพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความสามารถ และทักษะไปในแนวทางที่องค์กรคาดหวัง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. คณะทำงานพิจารณาคัดเลือกพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent) ตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกที่ดำเนินการปรับปรุง	✓	✓				-	ฝ่ายบริหาร ทรัพยากรบุคคล
2. จัดทำแผนพัฒนาพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent) ตามกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการคัดเลือก	✓	✓				-	
3. ดำเนินการพัฒนาศักยภาพของกลุ่มเป้าหมายตามกลุ่มการพัฒนาที่กำหนด	✓	✓	✓	✓	✓	-	
4. ประเมินผลการพัฒนาพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
5. สรุปผลการพัฒนาของกลุ่มเป้าหมายเพื่อเป็นการรักษามาตรฐานของผู้มีศักยภาพสูง พร้อมจัดทำสรุปรายงานประเมินผลการพัฒนาพนักงานผู้มีศักยภาพสูง (Talent) และปัญหาอุปสรรค เสนอผู้บริหาร	✓	✓	✓	✓	✓	-	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ พร้อมประเมินผลและสรุปผลการดำเนินการเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองความต้องการของผู้บริหารและพนักงาน เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านทักษะการทำงาน เพื่อตอบสนองการดำเนินงานของ กทท.

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงานโครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
 - ☐ ธนาคารพาณิชย์
 - ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

• พนักงาน

- ฝึกอบรม/สัมมนา / สอนงาน / ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ด้านแผนเสริมสร้าง
ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การวิเคราะห์และจัดทำ แผนพัฒนาผู้มีความรู้ (Talent Management Plan)	2565	มกราคม – กุมภาพันธ์	N/A

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การคัดเลือก กลุ่มเป้าหมายไม่ได้ ตามที่กำหนด	2	2	4	- กำหนด หลักเกณฑ์ที่ ชัดเจน - สื่อสารทำความเข้าใจกับต้นสังกัด และ คณะกรรมการ คัดเลือก	-	1
การสร้างประโยชน์ จากผู้มีศักยภาพสูง ไม่เป็นรูปธรรม	2	2	4	- กำหนดโครงการ หรือความ รับผิดชอบให้กับผู้ มีศักยภาพสูง รับผิดชอบและ ติดตามผลการ ดำเนินงาน	-	1
การสร้างระบบ แรงจูงใจสำหรับผู้มี ศักยภาพสูงขาด ความชัดเจน	2	2	4	- ผู้บริหารกำหนด แนวทาง งบประมาณที่ ชัดเจน	-	1

ผู้ประสานงาน : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล

โทร. : 5701

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5	: บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้พร้อมต่อการยกระดับสู่มาตรฐานสากล และก้าวทันความเปลี่ยนแปลง
ยุทธศาสตร์ที่ 5	: พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ 5.3	: สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร ให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

1.2 หลักการและเหตุผล

ในยุคปัจจุบันกระแสแห่งการบริหารจัดการองค์กรแบบยั่งยืน (Sustainable Organization) เป็นกลยุทธ์ที่มีความสำคัญ เนื่องจากการแข่งขันทางธุรกิจ องค์กรที่ไม่สามารถปรับตัวได้อาจพบกับปัญหาในการดำเนินงาน ดังนั้น ผู้บริหารระดับสูงในทุกองค์กรจึงต้องค้นหาเครื่องมือที่จะนำพา หรือขับเคลื่อนองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากกว่าองค์กรอื่น การเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรก็ถือว่าเป็นเครื่องมือลำดับต้นๆ ที่หลายองค์กรนำมากำหนดเป็นแผนกลยุทธ์ เพราะจากการวิจัยถึงความสำเร็จและความยั่งยืน ขององค์กรในระดับโลก พบว่า องค์กรที่มีวัฒนธรรมที่ชัดเจน มีการสื่อสารให้พนักงานในองค์กรทุกคนรับรู้รับทราบ เข้าใจ เข้าถึง และแสดงพฤติกรรมที่บ่งบอกความเป็นตัวตนขององค์กรนั้นๆ จะทำให้องค์กรดังกล่าวสามารถดำเนินธุรกิจอยู่ในกระแสความนิยมและรักษาความมีเสถียรภาพขององค์กรได้อย่างยั่งยืน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ดำเนินการด้วยการสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับวิทยากรผู้เชี่ยวชาญ และประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัดที่รับผิดชอบเกณฑ์การประเมินผลแต่ละด้าน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. จัดทำเล่มคู่มือค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท. แจกให้กับพนักงานทั่วทั้งองค์กร	✓					-	ฝ่ายบริหาร ทรัพยากร บุคคล
2. จัดทำแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท. พร้อมสรุปแผนฯ ที่มีรายละเอียดครบถ้วน เช่น กิจกรรม วิธีการ กลุ่มเป้าหมาย จำนวนครั้ง ระยะเวลา งบประมาณ การดำเนินกิจกรรมฯ เสนอผู้บริหาร	✓					-	
3. ดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนดในแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓	-	
4. สรุปรายงานผลการดำเนินกิจกรรมต่อผู้บริหาร	✓	✓	✓	✓	✓	-	
5. ประเมินผลการรับรู้และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงาน พร้อมสรุปผลการประเมินนำเสนอผู้บริหารและสื่อสารให้กับพนักงานทราบ		✓	✓	✓	✓	-	
รวม	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	6.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 :

1. จัดทำเล่มคู่มือค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท. แจกให้กับพนักงานทั่วทั้งองค์กร
2. จัดทำแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท. พร้อมสรุปแผนฯ ที่มีรายละเอียดครบถ้วน

- ปีงบประมาณ 2565-2569 :

1. ดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนดในแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
2. สรุปรายงานผลการดำเนินกิจกรรมฯ และผลการประเมินด้านพฤติกรรมตามค่านิยมของพนักงานต่อผู้บริหาร และสื่อสารให้กับพนักงานทราบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองความต้องการของผู้บริหารและพนักงาน เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านทักษะการทำงาน เพื่อตอบสนองการดำเนินงานของ กทท.

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 6.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 6.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

• พนักงาน

- ฝึกอบรม/สัมมนา / สอนงาน / ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ด้านแผนเสริมสร้าง
ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การกำหนดกิจกรรม ไม่สอดคล้องกับค่านิยม และวัฒนธรรมของ องค์กร	2	2	4	กำหนดกิจกรรมให้ สอดคล้องกับค่านิยม และวัฒนธรรมของ องค์กร	-	1
การสื่อสารไม่เข้าถึง พนักงานทุกระดับ	2	2	4	กำหนดแนวทางและ ช่องทางการสื่อสารให้ เหมาะสมกับพนักงาน	-	1

ผู้ประสานงาน : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล

โทร. : 5701

ยุทธศาสตร์ที่ 6

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process)

ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : สำนักบรรษัทภิบาล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	: สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	: พัฒนางค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	: พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

มาตรฐาน ISO 26000 เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคม แก่องค์กรทุกประเภททั้งในประเทศที่พัฒนาและในประเทศกำลังพัฒนา ในการสนองตอบความต้องการของสังคมที่ให้ความสำคัญเพิ่มขึ้นกับการประกอบการอย่างรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อหลัก 7 หัวข้อ (7 Subjects) ได้แก่ ธรรมชาติ สิทธิมนุษยชน แรงงาน สิ่งแวดล้อม การปฏิบัติที่เป็นธรรม ด้านผู้บริโภค และการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชน ทั้งนี้ การดำเนินงานตามมาตรฐาน ISO 26000 จะเป็นการช่วยสร้างความตระหนักด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร เสริมสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน สร้างภาพลักษณ์ขององค์กร สร้างขวัญกำลังใจ และคุณภาพในการทำงาน รวมทั้งเป็นการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มขององค์กรเพื่อยกระดับให้ กทท. เป็นองค์กรที่มีการปฏิบัติด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่ดียิ่งขึ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหนึ่งในองค์กรที่มีการนำระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) มาเป็นแนวทางหลักในการพัฒนาไปสู่ความเป็นเลิศ และยั่งยืน โดยมีกลยุทธ์การพัฒนาองค์กร บุคลากร คุณภาพประสิทธิภาพของระบบงาน นวัตกรรมที่ตอบสนองต้นทุน ในงานบริการลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครบวงจร ดังนั้นเพื่อตอบสนองต่อกลยุทธ์ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด กทท. จึงได้จัดทำโครงการการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ขึ้น เพื่อพัฒนาให้เกิดกระบวนการทำงานที่สามารถสร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ด้วยการผนวกเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมตามมาตรฐาน ISO 26000 เข้ากับกระบวนการดำเนินงานขององค์กรอย่างเป็นระบบ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. นำหลักมาตรฐานสากลด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ตามมาตรฐาน ISO 26000 มาเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร โดยจัดทำคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของ กทท. และแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. ระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1 เสริมสร้างทักษะของบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจด้าน CSR in Process ตามมาตรฐาน ISO 26000	0.400	0.100	✓	-	-	-	กพบ.
2 เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	110.000	ทุกหน่วยงาน
3 จัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐาน GRI	-	✓	✓	✓	✓	-	สบภ.

* - แผนงานที่ 3 จะสามารถดำเนินการได้ เมื่อได้รับอัตราค่าจ้างตามโครงสร้างใหม่

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านการสร้าง ความพึงพอใจให้กับชุมชนรอบข้าง และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่ กทท.

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 110.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 110.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☒ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
1	จบท.12	1	2565-2569	- ไม่มี -	1	1	1	-
2	จบท.11	1	2565-2569	- ไม่มี -	1	1	1	-
3	จบท.10	2	2565-2569	- ไม่มี -	2	2	2	-
4	จบท.9	2	2565-2569	- ไม่มี -	2	2	2	-
5	จบท.8	2	2565-2569	- ไม่มี -	2	2	2	-
6	จบท.6	2	2565-2569	- ไม่มี -	2	2	2	-
7	พนักงานธุรการ 8	1	2565-2569	- ไม่มี -	1	1	1	-
8	พนักงานธุรการ 6	1	2565-2569	- ไม่มี -	1	1	1	-
9	พนักงานธุรการ 4	1	2565-2569	- ไม่มี -	1	1	-	1
รวม		13		- ไม่มี -	13	13	12	1

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

• พนักงาน

- มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
ในกระบวนการ (CSR in Process) ของ กทท. ตามคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
และสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืน และการจัดทำรายงานความยั่งยืน (GRI)
ตามมาตรฐาน ISO 26000

• Outsource

-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
GRI Standards Certified Training Course	2565 - 2567	2 วัน	N/A
Certified CSR Training Course	2565 - 2567	1 วัน	N/A

หมายเหตุ : ใช้งบประมาณของต้นสังกัด

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
เครื่องคอมพิวเตอร์		N/A	ฟทส. เป็นผู้ดำเนินการ
เครื่องปริ้นเตอร์		N/A	

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
โครงสร้างและอัตรากำลังยังอยู่ ระหว่างการพิจารณา ซึ่งจะส่งผล ให้การดำเนินงานด้าน CSR in Process ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงาน ความยั่งยืนตามมาตรฐาน GRI ไม่สามารถดำเนินการได้ หมายเหตุ : สามารถดำเนินงาน ตามมาตรฐาน ISO 26000 ได้เต็ม รูปแบบเมื่อได้รับอัตรากำลังตาม โครงสร้างใหม่แล้ว	5 L	4 AP	5x4 20	ติดตามความ คืบหน้าโครงสร้าง และอัตรากำลัง จาก ผบ. อย่าง ต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังได้เสนอให้ ผบ. เกลี้ยอัตรากำลัง บางส่วนให้กอง กิจการเพื่อสังคม เพื่อให้สามารถ ดำเนินการ ได้ทันตาม เป้าหมายที่ ผก. กำหนดใน ยุทธศาสตร์ องค์กรได้ก่อน	-	5x4 20

ผู้ประสานงาน : นายปรัชญา พรหมประยูร

ตำแหน่ง : จบท.6 กบท. ช่วยปฏิบัติงาน กกอ.

โทร. : 5251

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|---|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 | : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ 6 | : พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 6.1 | : พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย |

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ได้ให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการดำเนินกิจการท่าเรือ โดยได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรในการพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่ยั่งยืน และเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain ตามที่ระบุในร่างกรอบยุทธศาสตร์ กทท. ยุทธศาสตร์ที่ ๖ พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ ๖.๑ พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๔ กทท. ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท. เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ดำเนินการทบทวน และคัดเลือกแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ ผ่านคณะทำงานในการดำเนินโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) และสนับสนุน ทกท. ทลธ. และสายงานสนับสนุน จัดทำแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องที่อยู่ภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ พร้อมกำหนดเกณฑ์ชี้วัดผลการดำเนินงาน โดย ผก. จะดำเนินการติดตาม ตรวจสอบผลการดำเนินงานตามแผน ประเมินค่าคะแนนตามผลตัวชี้วัดและเป้าหมายดังกล่าว

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2573

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. โครงการจ้างเหมาพัฒนาพร้อมติดตั้งระบบประตูอัตโนมัติของ ทกท.	*						ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. งานจ้างเหมาพัฒนาระบบ Port Community System (PCS)	*	*					
3. ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือลากจูง	✓						ท่าเรือกรุงเทพ
4. โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)			**	**	**		
5. การก่อสร้างทางเชื่อมต่อ ทกท. และทางพิเศษอุดรรัถยา-บางนา (S1)		**	**	**			
6. การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area) ภายใต้โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า ทกท. และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)				**	**		
7. จ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG : FULLY ELECTRIC) จำนวน 2 คัน และจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (RTG) จำนวน 4 คัน	**	**					ท่าเรือแหลมฉบัง

✓ ไม่ใช้งบประมาณ แต่มีการดำเนินงาน

* งบประมาณของโครงการอยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

** งบประมาณของโครงการอยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2569 : ดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- การบริหารจัดการท่าเรือที่มีมาตรฐาน ปลอดภัย และไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ลดปัญหาโลกร้อนจากการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ลดปัญหามลพิษ และสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชนใกล้เคียง

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับ ความสำคัญของโครงการที่ อาจจะทำให้โครงการถูกลด ลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาโครงการอื่น ทดแทน	-	-
2. ผู้รับผิดชอบโครงการไม่แน่ใจ ไม่คุ้นเคยกับเทคโนโลยีที่ใช้ ในโครงการและไม่มีวิธีรับมือ เตรียมไว้ หากเกิดสิ่งที่อยู่ นอกเหนือความคาดหมาย หรือประสบการณ์	3	1	ต่ำ (3 x 1)	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ ให้กับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	-	-
3. โครงการไม่สามารถสร้าง ผลงานจริงได้ตามความ คาดหวังที่มีต่อผลจากการ ดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการ ดำเนินงาน และ พิจารณาแนวทางแก้ไข หากพบปัญหาอุปสรรค	-	-
4. มีความเป็นไปได้ที่จะเกิด ผลกระทบจากสภาพแวดล้อม ภายนอกที่ไม่เหมาะสม เช่น การเกิดภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม , แผ่นดินไหว, ลมพายุ)	2	1	ต่ำ (2 x 1)	จัดทำแผนงานซ่อมแซม ปรับปรุงอุปกรณ์ใน โครงการที่ได้รับความ เสียหายให้สามารถ กลับมาใช้งานได้	-	-
5. การทำงานผิดพลาดของ พนักงาน (Human Error) ของหน่วยงานภายในองค์กร	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานต้นสังกัด ควบคุม ตรวจสอบการ ดำเนินงานของพนักงาน เพื่อลดความผิดพลาด	-	-
6. มีความเสี่ยงที่จะดำเนิน โครงการไม่ได้ตามกรอบเวลา และตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิดสถานการณ์ นอกเหนือความคาดหมาย เช่น โรคระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยนรูปแบบการ ดำเนินโครงการ เช่น งดการจัดกิจกรรมที่เชิญ ผู้เข้าร่วมโครงการจำนวน มากหรือมอบเงินสนับสนุน กิจกรรมเป็นต้น	-	-

ผู้ประสานงาน : นางมยุรี ติรูป

ตำแหน่ง : นักวิชาการ 11 ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

โทร. : 5235

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	: สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
	ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	: พัฒนาการดำเนินงานที่มีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	: พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
	เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นบทบาทสำคัญต่อการดำเนินภารกิจขององค์กรมาโดยตลอด โดยในปีงบประมาณ 2563 ได้ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ตามเกณฑ์ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model หรือระบบ SE-AM ของ สคร. ในส่วน ส่วน Core Business Enablers ด้านที่ 4 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ซึ่งในแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้ระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวมขององค์กร 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 อีกทั้งการรวบรวมความต้องการความคาดหวังเพื่อการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำกลยุทธ์ ทิศทางขององค์กรอื่นๆต่อไป เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันทั่วทั้งองค์กร

ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท. ต้องมีแผนงานโครงการในการการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับ ซึ่งนำไปสู่แนวทางในการขับเคลื่อนองค์กรต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท. ดำเนินการเองตามเกณฑ์ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model หรือระบบ SE-AM โดย สคร. ในส่วน Core Business Enablers ด้านที่ 4 Module ที่ 1 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท.
ระยะยาว แบ่งออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1. การดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท. ระยะยาว							
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนา กทท. สู่การเป็นท่าเรือสีเขียวอัจฉริยะ (Smart Green Port) ขึ้นนาระดับโลกที่สามารถสร้างคุณค่าเพิ่มแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ธุรกิจท่าเทียบเรือ/ขนส่งทางน้ำ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
	ดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.						
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อบริหารความสัมพันธ์ และ ความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงขับเคลื่อนให้ธุรกิจท่าเทียบเรือ/ขนส่งทางน้ำ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมเติบโตในระยะยาว						-	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
2.1 แผนการยกระดับการสร้างคุณค่า/มูลค่าเพิ่มของห่วงโซ่คุณค่าของ กทท. โดยการเปรียบเทียบสมรรถนะ (Benchmarking) กับคู่แข่ง/คู่เทียบที่เป็นเลิศทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ		✓					
2.2 แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	✓	✓	✓	✓	✓		ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเป็นท่าเรือสมรรถนะสูงที่ประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน	✓	✓	✓	✓	✓	-	สำนักบรรษัทภิบาล
	ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท.						
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม โดยใช้ระบบเทคโนโลยี ดิจิทัลบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่และนวัตกรรม	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
	ดำเนินงานตามแผนแม่บท การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท.						
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างการยอมรับของชุมชนและสังคม โดยมุ่งพัฒนาชุมชนนำอยู่ควบคู่กับการเสริมสร้างระบบการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของ กทท. จากภาคประชาชนอย่างโปร่งใส	✓	✓	✓	✓	✓	-	
5.1 แผนพัฒนาและเสริมสร้างชุมชนนำอยู่ที่มีความเข้มแข็งทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมตามกรอบแนวทางมาตรฐาน ISO 26000 โดยรอบพื้นที่เศรษฐกิจและพื้นที่ปฏิบัติการของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		สำนักบรรษัทภิบาล
	ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท.						

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
5.2 แผนพัฒนาระบบการประเมินผลตอบแทนเชิงสังคม (Social Return on Investment : SROI) ของ กทท.		*					ฝ่ายการเงินและบัญชี
5.3 แผนการจัดทำคู่มือการประเมินเพื่อพัฒนาชุมชนนำอยู่รอบพื้นที่เศรษฐกิจและพื้นที่ปฏิบัติการของ กทท. ให้มีความเข้มแข็งทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ตามกรอบแนวทางมาตรฐาน ISO26000		*					สำนักบริษัทภิบาล
5.4 แผนสำรวจภาพลักษณ์การเป็นองค์กรต้นแบบที่มุ่งเน้นที่รับผิดชอบต่อและบริหารความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		*					ฝ่ายอำนวยการ (กองประชาสัมพันธ์)
5.5 แผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยงด้านการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยั่งยืน			*				สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน/สำนักบริษัทภิบาล/ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
5.6 แผนเสริมสร้างวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นการบริหารความเสี่ยงเพื่อการบริหารจัดการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยั่งยืน			*				
5.7 แผนเสริมสร้างการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของ กทท. จากภาคประชาชน ชุมชน และสังคมอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ		*					ฝ่ายตรวจสอบ
2. การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	√		√		√	-	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
ใช้ผลการสำรวจภายใต้โครงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.							
3. การสำรวจความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.		√		√		-	
ใช้ผลการสำรวจภายใต้โครงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ทั้งนี้ ในส่วนของการสำรวจความผูกพันของพนักงาน กทท. จากใช้ผลการสำรวจของฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นข้อมูลประกอบ							

หมายเหตุ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 และ 4 มีแผนงานการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท. ซึ่งอยู่ในกลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในหัวข้อ การพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain ของแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2565-2569
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 แผนงานข้อ 2.1 ผก. เป็นผู้ดำเนินการ และแผนงานข้อ 2.2 ผพด. เป็นผู้รวบรวมแผนงาน/โครงการจากหน่วยงานต่างๆ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 และ 5 แผนงานข้อ 5.1 มีแผนงานการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของ กทท. ซึ่งอยู่ในกลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในหัวข้อการดำเนินงาน CSR in Process ตามแนวทางมาตรฐาน ISO 26000 ของแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2565-2569
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 แผนงานข้อ 5.2 - 5.7 ซึ่งเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2566-2567 จะมีการทบทวน ปรับปรุง และนำเสนอแผนปฏิบัติการอีกครั้งในรอบการทบทวนแผนวิสาหกิจ กทท. ประจำปีงบประมาณ 2565

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ตัวชี้วัด	2565	2566	2567	2568	2569
1. ร้อยละความสำเร็จของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแผนฯ ร้อยละ 100
2. ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)	ร้อยละ 80 เห็นด้วยมากที่สุด	-	ร้อยละ 80 เห็นด้วยมาก-มากที่สุด	-	ร้อยละ 80 เห็นด้วยมาก-มากที่สุด
3. ร้อยละความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)	-	ร้อยละ 80 เห็นด้วยมาก-มากที่สุด	-	ร้อยละ 80 เห็นด้วยมาก-มากที่สุด	-

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สำหรับยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อบริหารความสัมพันธ์ และความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงขับเคลื่อนให้ธุรกิจทำเทียบเรือ/ขนส่งทางน้ำ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมเติบโตในระยะยาวประกอบด้วย 2 แผนงาน คือ

2.1.1 แผนการยกระดับการสร้างคุณค่า/มูลค่าเพิ่มของห่วงโซ่คุณค่าของ กทท. โดยการเปรียบเทียบกับสมรรถนะ (Benchmarking) กับ คู่แข่ง/คู่แข่งที่เป็นเลิศ ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ

2.1.2 แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งจะตอบสนองประเด็นผลกระทบ/ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมายทุกกลุ่ม

ซึ่งจะตอบสนองประเด็นผลกระทบ ความต้องการ และความคาดหวังผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 24 ประเด็นโดยกำหนดตามหลักเกณฑ์การพิจารณาตามแนวทาง AA1000SES ที่ระบุให้มีการพิจารณามุมมองที่หลากหลายครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : - ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ธนาคารพาณิชย์
- พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
อบรมหลักสูตรการให้ความรู้ใน เรื่องการบริหารจัดการและสร้าง ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วน เสียของ กทท.	ปี 2565 - 2569	1-2 วัน/หลักสูตร	N/A
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
การจัดเก็บความรู้และนวัตกรรม ในระบบดิจิทัล ตามหลักเกณฑ์ Enablers	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือ หลังการจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การบริหารจัดการแผน บริหารจัดการและสร้าง ความสัมพันธ์ให้เป็นไป ตามระยะเวลาที่กำหนด	E(2) ความสามารถ ในการบริหาร จัดการ	AL(3) ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	6	ประสานงาน ติดตาม และ เร่งดำเนินงานให้ เป็นไปตามแผน	-	$2 \times 2 = 4$

ผู้ประสานงาน : นางสาววราภรณ์ วงษ์ศิริ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ

โทร. : 5235

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.
โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	: สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	: พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.1	: พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้รับพื้นที่มาดำเนินกิจการของ กทท.และกิจการที่เกี่ยวข้องจาก พ.ร.บ. การเวนคืน เมื่อปี พ.ศ. 2484 ในเนื้อที่ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ใช้ในกิจการท่าเรือจำนวน 1,061 ไร่ ให้หน่วยงานรัฐใช้และเช่าใช้ จำนวน 378.2 ไร่ เป็นพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อรองรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ จำนวน 199.2 ไร่ และเป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนบริเวณรอบเขตท่าเรือจำนวน 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 และมูลนิธิส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพคนเป็นต้น มีโรงเรียนในพื้นที่จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนศุภยารวมน้ำใจ (เป็นโรงเรียนขยายโอกาสมีการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้นมีนักเรียนประมาณ 750 คน) และโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา (เป็นโรงเรียนประถมศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา มีนักเรียนประมาณ 527 คน) ศูนย์บริการสาธารณสุข 41 และสถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ

จากการสำรวจผู้อาศัยในพื้นที่ชุมชนคลองเตยโดยรอบเขต กทท. พบว่า มีการต่อเติมที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่นต่อเนื่อง และบางส่วนได้มีการบุกรุกเข้าไปในเขตใต้ทางด่วนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างของทางด่วนได้ ประชากรในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพโดยใช้แรงงานเป็นหลัก มีรายได้เป็นรายวันและไม่แน่นอนมีรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานเมื่อเทียบกับรายได้กับการครองชีพในเมืองหลวงและจังหวัดใกล้เคียง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจในครัวเรือน ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้อาศัยและเยาวชนในชุมชนในด้านสุขภาพอนามัยที่ไม่ได้มาตรฐาน คุณภาพและโอกาสทางการศึกษาด้อยกว่าโรงเรียนใกล้เคียงในพื้นที่เดียวกัน จากการอยู่อาศัยอย่างแออัดส่งผลให้เกิดแหล่งอาชญากรรมเป็นพื้นที่การแพร่ระบาดและเป็นแหล่งค้ายาเสพติดที่สำคัญของพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมานอกจากนี้ กทท.จะจัดระเบียบและให้การช่วยเหลือในด้านต่างๆ แล้ว ยังมีกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนอีกหลายหน่วยงานที่สำคัญองค์กรพัฒนาชุมชน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ให้การช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัยและพัฒนาอาชีพให้กับชุมชนอีกด้วย

ในปี 2536 กทท. มีโครงการจัดระเบียบโดยย้ายชุมชนไปอยู่ที่อาศัยทรงสูง ได้แก่ แฟลต 23-29 (จำนวน 500 ห้องขนาดพื้นที่ห้องละ 26 ตารางเมตร) พื้นที่ปรับเปลี่ยนโรงที่ซอยวัชรพล (จำนวน 380

แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) และ พื้นที่ราบแปลงโล่งหนองจอก (จำนวน 2,140 แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) ปรากฏว่ามีผู้ย้ายเข้าอยู่อาศัยเฉพาะแปลง 23-25 สำหรับแปลง 26-29 มีผู้แสดงจำนองแต่ไม่ยอมย้ายเข้าไปอยู่อาศัยโดยให้เหตุผลว่าขนาดพื้นที่ห้องคับแคบ และยังคงอาศัยอยู่ที่เดิม สำหรับพื้นที่แปลงโล่งที่ซอยวัชรพล ยังมีแปลงโล่งว่างอีกจำนวน 13 แปลง และพื้นที่แปลงโล่งที่หนองจอก มีผู้แสดงจำนองแต่ไม่ยอมย้ายไปอยู่โดยให้เหตุผลว่าพื้นที่ที่ กทท. จัดให้อยู่ไกลแหล่งที่ทำการประกอบอาชีพ ลำบากในการเดินทาง

ในปี 2560 กทท. มีนโยบายที่จะพัฒนาและบริหารพื้นที่โดยรวมบริเวณรอบนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบเขตท่าเรือไปพร้อมกับการพัฒนาโครงการต่างๆ ของ กทท. เพื่อเป็นการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรในภาพรวมรวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ (กทท.) 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 แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย เพื่อเป็นการจัดระเบียบที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดบริเวณเขตคลองเตย ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพื่รองรับชาวชุมชนในอาณาบริเวณพื้นที่เขตคลองเตย จำนวน 26 ชุมชน (12,545 ครัวเรือน) โดยมุ่งเน้นถึงความสำคัญของการพัฒนาสังคม และโอกาสทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสุขอนามัยภายในชุมชน รวมทั้งเสริมสร้างศักยภาพของคนในชุมชน ควบคู่ไปกับการประกอบธุรกิจของ กทท.

ทั้งนี้ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.) ยังมีแผนการจัดระเบียบชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใต้ทางด่วน จำนวน 5 พื้นที่ จำนวน 455 ครัวเรือน ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตคลองเตย เนื่องด้วยการเข้าอาศัยในพื้นที่ใต้ทางด่วนจะมีผลกระทบกับโครงสร้างของทางด่วนในกรณีที่มีเหตุเพลิงไหม้ 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)

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท ดำเนินการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2562 -2574

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

[illegible]

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)														หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	รวม	
17. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารสำนักงานA1 A2 A3 พร้อมอาคารจอดรถ อาคารตลาดและพื้นที่ขายสินค้า งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม							4.922*	24.610*	19.688*					49.220*	ฝ่ายการช่าง
18.ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารสำนักงานA1 A2 A3 พร้อมอาคารจอดรถ อาคารตลาดและพื้นที่ขายสินค้า งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม							156.208	781.03	624.822					1,562.06	
19. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อควบคุมงานก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย B1 B2 B3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								✓							
20. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย B1 B2 B3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								✓							
21. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย B1 B2 B3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								5.885*	29.425*	23.540*				58.850*	
22. ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย B1 B2 B3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								185.345	926.725	741.380				1,853.450	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
23. ย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัยที่ B1 B2 B3 (1,512 ยูนิต) - ค่าขนย้าย											15.120			15.120	

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)														หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	รวม	
24. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อควบคุมงานก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย C1 C2 C3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม									✓						ฝ่ายการช่าง
25. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย C1 C2 C3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม									✓						
26. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย C1 C2 C3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม									5.885*	29.425*	23.540*			58.850*	
27. ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย C1 C2 C3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม									185.345	926.725	741.380			1,853.450	
28. ย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัยที่ C1 C2 C3 (1,512 ยูนิต) - ค่าขนย้าย												15.120		15.120	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
29. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อควบคุมงานก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม										✓					ฝ่ายการช่าง
30. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม										✓					

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)														หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	รวม	
31. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม										5.885*	29.425*	23.540*		58.850*	ฝ่ายการช่าง
32. ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม										185.345	926.725	741.380		1,853.450	
33. ย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัยที่ D1 D2 D3 (1,512 ยูนิต) - ค่าขนย้าย													15.120	15.120	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
รวม	18.800	3.527*	69.928	26.822	191.230	956.150	926.050	2,670.275	1,791.890	1,912.300	1,736.190	780.040	15.120	11,098.322	

หมายเหตุ : * หมายถึง รายการการดำเนินงานที่ใช้งบทำการ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2565

- แผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กทท.
- ได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินโครงการ และอนุมัติงบประมาณก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- สผ. ให้ความเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ภาพรวมทั้งโครงการ

ปีงบประมาณ 2566

- ได้ผู้รับจ้างควบคุมงานและผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1
- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2567

- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2568

- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2569

- ดำเนินการย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัย / ไปพื้นที่หนองจอก / กลับภูมิลำเนา แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2570-2574

- ดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ประชาชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีคุณภาพชีวิต ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 11,098.322 ล้านบาท

(ปีงบประมาณ 2565-2569 = 4,770.527 ล้านบาท)

- งบทำการทั้งโครงการ : 403.698 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2565-2569 = 121.089 ล้านบาท)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 10,694.625 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2565-2569 = 4,649.438 ล้านบาท)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เกิดการต่อต้านจากชุมชน ในการดำเนินโครงการพัฒนา พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยใน ชุมชนคลองเตย	4 (B)	4 (AD)	16	ลงพื้นที่เพื่อปฏิบัติการ ข่าวสาร กับชุมชน อย่าง ต่อเนื่อง สม่ำเสมอ เพื่อ ทำความเข้าใจเกี่ยวกับ โครงการพัฒนาพื้นที่ เพื่อการอยู่อาศัยใน ชุมชนคลองเตย	-	3 x 3 = 9

ผู้ประสานงาน : นายชัยพัชญ์ กิจนพ

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกที่ดินเชิงพาณิชย์ กองบริหารสินทรัพย์

โทร. : 53336

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565-2569 ของ กทท.

โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล

หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก : กองกำกับดูแลองค์กร สำนักบรรษัทภิบาล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	: สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
	ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	: พัฒนาองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.2	: พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามที่รัฐบาลได้มีการกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (Corporate Governance) เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ นำไปยึดถือและปฏิบัติ รวมทั้งใช้เป็นกลไกที่สำคัญที่จะผลักดันให้เกิดความโปร่งใสในกิจการของรัฐ ให้มีการบริหารจัดการที่ดีภายในองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล โดยได้ตราพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และมีผลบังคับใช้โดยกำหนดให้องค์การมหาชนและรัฐวิสาหกิจต้องจัดให้มีหลักเกณฑ์การบริหารกิจการที่ดี ดังนั้นกระทรวงการคลังโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) จึงได้ดำเนินการปรับปรุงหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ โดยได้เทียบเคียงกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ OECD ปี 2548 (OECD Guidelines on Corporate Governance of State – Owned Enterprises 2005) เพื่อให้หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจมีความเป็นสากล และรัฐวิสาหกิจสามารถนำไปใช้ เป็นกรอบการในกำกับดูแลองค์กรให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบ “หลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจปี 2552 เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 ตามที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจเสนอ เพื่อให้รัฐวิสาหกิจถือปฏิบัติต่อไป

กทท. ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance) อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างและพัฒนา กทท. ให้เติบโตและเข้มแข็งได้อย่างยั่งยืน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ของ 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

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กองกำกับดูแลองค์กร สำนักบริหารภิบาล ดำเนินการทบทวนและจัดทำนโยบาย คู่มือ และแผนกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. เพื่อพิจารณา และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 -2566

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	รวม	
1 จัดทำ/ทบทวนนโยบาย และคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณา	✓	✓	✓	✓	✓		สำนัก บริหารภิบาล
2 จัดทำ/ทบทวนแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. เพื่อพิจารณา และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓		
3 จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓		
4 ประเมินผลสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลฯ เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓		

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100
- ปีงบประมาณ 2566 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100
- ปีงบประมาณ 2567 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100
- ปีงบประมาณ 2568 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100
- ปีงบประมาณ 2569 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อใช้บริการ	-
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	-
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	-

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

-

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

● ผลตอบแทนโครงการรายปี

รายการ	ปีงบประมาณ					รวม
	(คำนวณเป็นรายปีตั้งแต่ปีที่เริ่มดำเนินการจนถึงปี 2573)					
รายได้						
ค่าใช้จ่าย						
กำไร/ขาดทุน						

● มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :

- สุทธิทางการเงิน (NPV) = - ล้านบาท
- สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = - %)

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) :

● อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน = - %
- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = - %

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ :

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ กทท.
- ☐ งบประมาณจากรัฐบาล
- ☐ แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ
- ☐ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง
- ☐ ธนาคารพาณิชย์
- ☐ พันธบัตร
- ☐ แหล่งเงินกู้ต่างประเทศเช่น JICA, World Bank, ADB
- ☐ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- ☐ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือ Thailand Future Fund
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากร (บุคคล/เทคโนโลยีสารสนเทศ)

4.1 ทรัพยากรบุคคลที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

4.1.1 อัตรากำลัง

- ☐ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลังโดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการ เพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
1	จบท. 10	1	2565	-	1	1	1	
2	จบท. 9	-	-	1	-	-	-	
3	จบท. 8	1	2565	-	1	1	1	
4	จบท. 6	1	2565	-	1	1	1	
รวม		3	2565	1	3	3	3	

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	หมายเหตุ
-	-	-	-

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ขาดโครงสร้าง อัตรากำลังในการ ดำเนินงานด้าน การกำกับดูแลที่ดี ซึ่งตามเกณฑ์ Enabler ทำให้ งานดังกล่าวมี ภาระงานเพิ่มขึ้น แต่อัตรากำลังของ กกอ. ในปัจจุบัน ไม่เพียงพอต่อ ภาระงาน และ โครงสร้างใหม่มี ความล่าช้า ไม่ทัน ต่อการดำเนินงาน ที่เร่งด่วน	L 5	AP 4	5x4 20	กกอ. สบภ. ได้ รายงานปัญหา ด้านการขาด อัตรากำลังในการ ปฏิบัติงานด้าน การกำกับดูแลที่ดี ให้ผู้บริหารตาม สายงานได้ รับทราบ และจะ ดำเนินการติดตาม ความคืบหน้าเรื่อง โครงสร้างองค์กร และอัตรากำลัง จาก ฝบ.	-	5x4 20

ผู้ประสานงาน : นางปริญดา สิริพัชรานนท์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร สำนักบรรษัทภิบาล

โทร. : 5885



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

