

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สารบัญ									
กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า
			2566	2567	2568	2569	2570	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ									
1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port	♦ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	ท่าเรือกรุงเทพ	51.500	32.500	594.600	592.600	592.600	1,863.800	1-1
	♦ โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	ท่าเรือกรุงเทพ	25.200	16.800	✓	✓	✓	42.000	1-8
	♦ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	ท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓	✓	✓	✓	-	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	1-21
	♦ 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	1-26
	♦ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	124.980	176.000	170.000	170.000	170.000	810.980	1-30
	♦ 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	1-36
	♦ แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา	ท่าเรือแหลมฉบัง	25.500	✓	3.000	✓		28.500	1-41
	♦ โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	297.738					297.738	1-50
	♦ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ท่าเรือแหลมฉบัง	10,662.070	11,483.130	2,821.090	4,325.770		29,292.060	1-55
	♦ โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	259.849	275.408	231.515	99.000		865.772	1-63
	♦ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง	575.994	727.777	362.265	179.509	179.509	2,025.054	1-69
	♦ 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	1-75
	♦ โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.	ฝ่ายการร่องน้ำ	95.600	95.100	95.100	95.100	95.100	476.000	1-80
	♦ โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือรอง	สำนักท่าเรือภูมิภาค	✓	135.514	850.000	940.000	169.486	2,095.000	1-84
1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)	♦ แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนผู้สินค้าประเภทถ่ายลำ	ท่าเรือแหลมฉบัง	✓					-	1-92
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 1			12,120.631	12,944.429	5,129.770	6,404.179	1,208.895	37,807.904	

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า
			2566	2567	2568	2569	2570	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตอย่างยั่งยืน									
2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง	♦ โครงการเขตปลอดอากร (Freezone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ	25.000	✓	✓			25.000	2-1
	♦ แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000	2-8
	♦ แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.500	2-12
	♦ การส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	0.200	0.200	0.200	0.200	0.200	1.000	2-16
	♦ โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000	2-20
	♦ โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	✓	✓	✓	✓	✓	-	2-25
2.2 พัฒนาลินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	♦ โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6	ท่าเรือแหลมฉบัง		10.000				10.000	2-31
	♦ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนเช่าใช้ประโยชน์	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	5.000	✓	✓	✓	✓	5.000	2-35
2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน	♦ การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท.	ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด	19.000	24.000	3,173.000	5,456.000	4,782.010	13,454.010	2-41
2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม	หมายเหตุ : แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ในกลยุทธ์ที่ 2.4 จะเป็นแผนงาน/โครงการ/มาตรการ เดียวกับกลยุทธ์ที่ 4.2								
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 2			57.500	42.500	3,181.500	5,464.500	4,790.510	13,536.510	
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน									
3.1 วางแผนและพัฒนากิจการการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	♦ โครงการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนาระบบงานการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ	ฝ่ายการเงินและบัญชี	9.000	✓	✓			9.000	3-1
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 3			9.000	0.000	0.000	0.000	0.000	9.000	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม									
4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการองค์กร	♦ โครงการพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	223.737					223.737	4-1
	♦ โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	2.921					2.921	4-7
	♦ โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือสินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS) พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน)	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	39.300	65.500	26.590			131.390	4-13
	♦ โครงการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของ กทท.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓	✓	9.500	9.500		19.000	4-19
4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	♦ โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	153.649	131.699	109.749			395.097	4-24
4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อจัดการเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	♦ แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	1.300	2.300	3.800	3.800	3.800	15.000	4-31
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 4			420.907	199.499	149.639	13.300	3.800	787.145	

กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)						หน้า
			2566	2567	2568	2569	2570	รวม	
ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนสมรรถนะองค์กรด้วยทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ									
5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)	• การนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	26.311	✓	✓	✓	✓	26.311	5-1
	• แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓	-	5-7
	• การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓	-	5-12
5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้	• โครงการ Training Roadmap	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	5-17
5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง	• แผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	5-22
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 5			27.311	1.000	1.000	1.000	1.000	31.311	
ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนางค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน									
6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	• การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000	สำนักบรรษัทภิบาล	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	110.000	6-1
	• โครงการพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	65.530	68.730	70.700	74.230	✓	279.190	6-6
	• การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	✓	✓	✓	✓	✓	-	6-12
	• โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	29.259	191.230	956.150	926.050	2670.275	4,772.964	6-17
6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	• โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล	สำนักบรรษัทภิบาล	✓	✓	✓	✓	✓	-	6-27
รวมเงินลงทุนในกลยุทธ์ที่ 6			116.789	281.960	1,048.850	1,022.280	2,692.275	5,162.154	
รวมงบประมาณทั้งหมด			12,752.138	13,469.388	9,510.759	12,905.259	8,696.480	57,334.024	

หมายเหตุ : เครื่องหมาย / คือมีการดำเนินงาน แต่ไม่ใช้งบประมาณ

ยุทธศาสตร์ที่ 1

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)

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 (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 (กทท.) 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 ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุก จากระยะทางวิ่งที่สั้นลง และสามารถที่จะวางแผนกำหนดรูปแบบการดำเนินกิจกรรมตลอดจนการให้บริการต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยให้สามารถบริหารจัดการงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานได้ดี รวมทั้งช่วยให้มีรูปแบบการดำเนินงานและการให้บริการใหม่ๆ ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน อันจะส่งผลให้ กทท. มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถดำรงบทบาทสำคัญในการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

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 อีกทั้งยังเป็นการรักษาลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ๆ รวมทั้งสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างภาพพจน์ในระดับสูงให้แก่ลูกค้าในอนาคต

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 รวมทั้งการจัดหาเครื่องมือทุนแรงที่จำเป็นเพิ่มเติม

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายคือ รักษาฐานลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ที่เคยไปใช้บริการท่าเรือเอกชน รวมถึงลูกค้าที่เคยใช้ ICD ลาดกระบังแต่มีสภาพแออัด ไม่สะดวก เพิ่มพื้นที่รองรับปริมาณตู้สินค้าให้เพียงพอต่อการเติบโตของความต้องการสินค้าและการขยายตัวของ ทกท. และปริมาณพลในอนาคต

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566-2575

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)										หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	รวม	
1. การออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคา	49.500	16.500								66.000	ท่าเรือ กรุงเทพ
2. จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2.000	16.000	2.000							20.000	
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		
รวม	51.500	32.500	594.600	592.600	592.600	N/A	592.600	592.600	592.60	3,641.600	
			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 2566 : ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) แล้วเสร็จ 75%
: รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จ 40%
- ปีงบประมาณ 2567 : จัดทำแบบรายละเอียด (Detail Design) และเอกสารประกวดราคาเรียบร้อยแล้วเสร็จ
: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2568 : ได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2570 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ 100%
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2571 : ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2572 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2573 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2574 : ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ 100%
: ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2575 : ดำเนินการจัดหาเครื่องมือ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ 100%
: เปิดให้บริการ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติจะเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้า การกำหนดเวลาของการขนถ่ายที่สามารถควบคุมได้และความปลอดภัย ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจสายเรือมีความคาดหวังว่า ทกท. จะสามารถรักษา Service Level Agreement ที่มีต่อผู้ใช้บริการ

การพัฒนาด่านกองเก็บตู้สินค้า จะช่วยให้เพิ่มพื้นที่ลานกองเก็บตู้สินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่ง ทกท. ในปัจจุบันมีพื้นที่ที่ไม่เพียงพอ และช่วยลดความแออัดในพื้นที่

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	เป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า เป็นการรักษารฐานลูกค้าหลัก 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 : 86.000 ล้านบาท
 - จ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design) = 66.000 ล้านบาท.
 - จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) 20.000 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการบริการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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.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 ภัทรวุฒิ กนกวรรณกร
ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ
โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(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 (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน โดยพื้นที่ทั้งหมดบริเวณ ทกท. มีอยู่ประมาณ 2,353 ไร่ เป็นพื้นที่ภายในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้สำหรับให้บริการในปัจจุบันประมาณ 856 ไร่ แต่พื้นที่ดังกล่าว ยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมและได้มาตรฐานสำหรับระบบงานให้บริการสินค้า และตู้สินค้า ส่งผลทำให้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อันเป็นเหตุให้ ทกท. ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูงและทำให้ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางการเงินได้อย่างคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าของที่ดิน

นอกจากนั้นแล้ว ด้วยเหตุที่กลุ่มผู้บริโภค นิคมอุตสาหกรรม โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ส่งผลทำให้ ทกท. ยังคงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs และ e-Commerce จำนวนมากที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่าน ทกท. รวมทั้งกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder), Custom Broker, Transporter ฯลฯ ที่ยังมีความต้องการในการใช้บริการ ทกท. อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ตลอดจนยังมีบทบาทเพื่อช่วยสนับสนุนระบบ Multimodal หรือการ Shift Mode ทั้งระบบทางถนน ทางราง และทางน้ำ ซึ่งส่งผลให้สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของระบบการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ และภาพรวมของประเทศได้อีกด้วย โดยลูกค้ายังคงได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นหากเปลี่ยนไปใช้บริการจากท่าเรืออื่น หรือรูปแบบการขนส่งอื่นๆ

โดยในส่วนของ ทกท. เองนั้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วนของพนักงานปัจจุบันและพนักงานบำนาญจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (Clean & Green port)

ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ทกท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือ พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาการใช้

ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร โดยมี**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ใน**ยุทธศาสตร์ที่ 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 ส่งผลทำให้ค่าขนส่งผู้สินค้าลดต่ำลง 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. ซึ่งผลทำให้พื้นที่ปฏิบัติงานของ 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 ยกระดับมาตรฐาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า 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 2564-2573

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	
1.การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + Feasibility)	25.200	16.800						ท่าเรือ กรุงเทพ
2.การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)		✓	✓ (N/A)	✓ (N/A)				
3. จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA			✓	✓	✓			
4.การก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงาน					✓ (N/A)	✓ (N/A)	✓ (N/A)	
5.งานจัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้า					✓ (N/A)	✓ (N/A)		
6.การย้ายการปฏิบัติงานเข้าไปในศูนย์กระจายสินค้า						✓	✓	
รวม	25.200	16.800	(N/A)	(N/A)	(N/A)	(N/A)	(N/A)	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + Feasibility) แล้วเสร็จ 75%
- ปีงบประมาณ 2567 : ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design + Feasibility) แล้วเสร็จ 100% และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.
: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และเอกสารประกวดราคาสำเร็จ 100%
: จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ และได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปีงบประมาณ 2570 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2571 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: จัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้าแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2572 : ดำเนินการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จ 100%
: จัดหาเครื่องมือสำหรับศูนย์กระจายสินค้าแล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2573 : ย้ายการปฏิบัติงานเดิมเข้าไปในศูนย์กระจายสินค้า และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าตอบสนองความต้องการกลุ่มลูกค้า Free Zone ที่จะทำให้มีพื้นที่สำหรับการแยกกระจายสินค้าและการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ทำให้ลูกค้ามีความต้องการมาใช้บริการที่ ทกท. มากยิ่งขึ้น

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

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

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	- Free Zone ที่จะทำให้มีพื้นที่สำหรับการแยกกระจายสินค้าและการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร - คลังสินค้า Distribution Center จะช่วยให้การบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพและทันสมัยมากขึ้น จะมีพื้นที่สำหรับแยกกระจายสินค้า ทั้งเข้าเก็บในคลังสินค้า (LCL/CFS) หรือการขนส่งหน้าตู้ (LCL/DD) รวมทั้งการบรรจุตู้สินค้าขาออก สามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางราง ทางถนน และเรือชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพไร้รอยต่อ - พื้นที่เชื่อมต่อกับการบริหารจัดการรถบรรทุก (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 - ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ารายเล็กและรายใหญ่เกิดความสะดวกในระบบบริหารจัดการรถบรรทุก (Truck Management Area)
การวิเคราะห์สภาพ การแข่งขันและคู่แข่ง	คู่แข่ง คือ คลังสินค้า /Distribution Center / Free Zone ของท่าเรือเอกชน และพื้นที่โดยรอบ กทม. และปริมณฑล ซึ่งตั้งอยู่ใกล้เขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ แต่ ทกท. มีความได้เปรียบเนื่องจากทำเลอยู่ติดกับท่าเทียบเรือที่มีสายเรือและผู้นำเข้า-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 : 42.000 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) : 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
การพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการ ปฏิบัติการในรูปแบบใหม่ อาทิ การบริหาร คลังสินค้าในรูปแบบใหม่ Distribution Center , Freezone และการใช้เครื่องมือทุนแรงที่ทันสมัย เป็นต้น (โครงการอยู่ระหว่างการศึกษา)	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (WMS)				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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 ระหว่าง ก่อสร้างโครงการ	C4	A3	C4 x A3 ปานกลาง	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	C1 x A2 ต่ำ
2การจราจรติดขัด ภายหลังการ ก่อสร้างโครงการ	C2	A3	C2 x A3 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	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 ล้านบาท	C1 x A2 ต่ำ
4. ชุมชนเกิดการ ต่อต้าน ไม่ให้ ความร่วมมือ	C1	R2	C1 x R2 ต่ำ	ศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ค่าจัดทำ รายงาน ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม 25.000 ล้านบาท	C1 x R1 ต่ำ
5.การไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายที่ เกี่ยวข้องในการ ให้บริการของ ทกท.	C1	AH3	C1 x AH3 ต่ำ	มีการศึกษาและ พิจารณาด้าน กฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	ศึกษา กฎหมายที่ เกี่ยวข้องใน ระหว่าง การจัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : เรือโท ภัทรฐิติ กนกวรรณกร

ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1)

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือกรุงเทพ

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

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 ยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาระดับรายได้จากธุรกิจหลักไว้ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอสำหรับดูแลค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งในส่วน of พนักงานปัจจุบันและพนักงานบ้านานจำนวนมาก ประกอบกับในปัจจุบัน ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรของตนให้เข้ากับข้อกำหนดภายใต้ระบบมาตรฐานสากลต่างๆ และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าการปฏิบัติงานและการให้บริการต่างๆ จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล

ดังนั้น ทกท. จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว กอปรกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ทกท.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาองค์กร คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” ซึ่งมีพันธกิจที่สำคัญ คือ พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (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 2566-2572

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)											หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	รวม	
1. ศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA	5.950	51.050	2.975								59.975	กทพ.
2. ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคา		✓	10.075								10.075	กทพ.
3. ขออนุมัติรายงาน EIA			✓	✓								กทพ.
4. ทหารือสัดส่วนการลงทุน กทพ. ร่วม กทพ. และทำ Mou			✓	✓								กทพ./กทพ.
5. นำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินการ				✓	✓							กทพ.
6. คัดเลือกผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างและผู้รับจ้างโครงการ					✓	✓						กทพ./กทพ.
7. รับมอบพื้นที่ก่อสร้างจาก กทพ.*							✓	✓				กทพ./กทพ.
8. ก่อสร้างโครงการ **									1,353.500	1,353.500	2,707.000	กทพ./กทพ.
รวม	5.950	51.050	13.050	-					1,353.500	1,353.500	2,777.050	

หมายเหตุ : * อาจจะมีประเด็นเรื่องการส่งมอบพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างบางส่วนทับซ้อนกับชุมชนบุกรุก ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินโครงการล่าช้า

** งบประมาณสำหรับการก่อสร้างเป็นงบประมาณรวมเบื้องต้น ซึ่งยังไม่ได้แบ่งสัดส่วนงบประมาณการลงทุนระหว่าง กทพ. และ กทพ.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ได้รับอนุมัติรายงาน EIA
: กำหนดสัดส่วนการลงทุน กทพ. ร่วม กทพ. และทำ MOU
- ปีงบประมาณ 2567 : ครม. ให้การอนุมัติดำเนินโครงการ
: จัดจ้างผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง
- ปีงบประมาณ 2568 : ได้ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างและผู้รับจ้างโครงการ
- ปีงบประมาณ 2569 : ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างฯ ร้อยละ 50
- ปีงบประมาณ 2570 : ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างฯ แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2571 : ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ร้อยละ 50
- ปีงบประมาณ 2572 : ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ

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. เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	- สายเรือและตัวแทนเรือ - ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้า
การวิเคราะห์สภาพการ แข่งขันและคู่แข่ง	- เพิ่มความได้เปรียบในการขนส่งตู้สินค้าผ่าน ทกท. ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งและลูกค้าได้รับความสะดวกมากขึ้น
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 (งบประมาณ ยังไม่แบ่งสัดส่วนการลงทุนระหว่าง ทกท. และ กทพ.)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ☒ งบประมาณ ทกท.
- ☐ 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 - อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาร่างรายละเอียด

☒ ไม่มีการเพิ่มอัตรากำลัง

☐ มีการเพิ่มอัตรากำลัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-			

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (WMS)				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 เกี่ยวข้องกับ ระหว่างการ จัดทำ Conceptual Design	C1 x AH1 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : เรือโท ภัทรวุฒิ กนกวรรณการ

ตำแหน่ง : นายช่างกลท่าเรือกรุงเทพ

โทร. : 5808

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2570 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 2566-2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1.5.1 ฝึกอบรม	0.900	0.900	0.900	0.900	0.900	4.500	ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
1.5.2 ฝึกปฏิบัติ (Drill)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.3 ฝึกซ้อมแผน (Exercise)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.4 ตรวจสอบภายใน (Internal Audit)	✓	✓	✓	✓	✓	-	
1.5.5 ทบทวนรับการตรวจจากกรมเจ้าท่า	✓	✓	✓	✓	✓	-	
รวม	0.900	0.900	0.900	0.900	0.900	4.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าและได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ จากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2570 : 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 : 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 3.600 ล้านบาท)

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
ไม่ได้รับการต่อ อายุหนังสือรับรอง ๆ	F1	N5	5	ดำเนินการติดตาม ข้อกำหนด isps code ให้ครบถ้วน		3
ชื่อเสียงเสียหาย	M2	N5	10	ปฏิบัติตาม ข้อกำหนด isps code		5
ความปลอดภัย ลดลง	B1	N5	5	ปฏิบัติตาม ข้อกำหนด isps code		3
ลูกค้าลดลง	M2	AL4	8	ปฏิบัติตาม ข้อกำหนด isps code		4

ผู้ประสานงาน : นายสุชาติ ลิ้มยัง

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองรักษาความปลอดภัย

โทร. : 3718

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566 - 2570 ของ กทท.
แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
(Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

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.) ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของ ทกท. มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมภายใน ทกท. และได้รับการรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 1 มาตั้งแต่ปี 2551 และสามารถยกระดับมาตรฐานระบบ PSHEMS เป็นระดับที่ 2 โดยได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2564 ซึ่งใบรับรองมีอายุ 3 ปี โดยการดำเนินงานต่างๆ 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 เป็นต้นไป

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	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 2566: ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2567: ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2568: ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2569: ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2570: ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ ในการดำเนินงานของท่าเรือที่เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อแนะนำอื่นๆ

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
- ☐ 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	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ

แนวทาง/ วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความ เสี่ยงของ แผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความ เสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
ไม่ได้รับการต่อ อายุใบรับรอง ระบบ PSHEMS level 2	ความมั่นใจว่าจะมี โอกาสเกิดขึ้นซ้ำ < 50 % (1)	ไม่เกิดการหยุดชะงัก ของการให้บริการหรือ การใช้บริการของ ลูกค้า (1)	1	ดำเนินการตาม ข้อกำหนดของ ระบบ PSHEMS อย่างเคร่งครัด		1

ผู้ประสานงาน: นางสาวณัฏฐา รักดีประเสริฐ
ตำแหน่ง: หัวหน้าหมวดวางแผนงานสิ่งแวดล้อม
โทร.: 3909

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (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

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบาย “การพัฒนาเส้นทางทางขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง” และ “พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี” 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 ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้าทางลำน้ำของเอกชน และท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ อาทิ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี และสงขลา กับ ทลฉ. อีกด้วย

ดังนั้น ทลฉ. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ สามารถสนับสนุนและรองรับตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการเป็นจุดต้นทาง/ปลายทางของการขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่าง ทลฉ. กับท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอบสนองต่อการให้บริการเดินเรือชายฝั่งที่ผู้ประกอบการเรียกร้องให้ภาครัฐส่งเสริมอย่างจริงจัง เนื่องจากต้องเสียเวลาในการรอคอยเพื่อเข้าเทียบท่าเป็นเวลานาน เพราะระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือต่างๆ ใน ทลฉ. ให้ความสำคัญแก่เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก่อน 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)													หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. งานก่อสร้างโครงการฯ และจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก	482.626	624.760	322.734	181.613									1,611.733	ท่าเรือแหลมฉบัง
2. ดำเนินการสรรหาเอกชนให้บริการยกตู้สินค้า					37.840	37.840	37.840	37.840	50.000	50.000	50.000	50.000	351.360	
3. ดำเนินการสรรหาเอกชนให้บริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า					87.140	87.140	87.140	87.140	120.000	120.000	120.000	120.000	828.56	
4. ติดตั้งระบบบริหารจัดการตู้สินค้า (CTMS)					67.990								67.990	
5. ปรับปรุงพื้นเป็นถนนคอนกรีตบริเวณถนนในลานกองตู้และประตูตรวจสอบขาเข้า						4.287							4.287	
6. ติดตั้งกล้อง CCTV ที่ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (QGC 001) และปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (MHC01)									6.000				6.000	
7. ติดตั้งปลั๊กตู้เย็นเพิ่มเติมจำนวน 18 ปลั๊กพร้อมตู้ไฟ							1.498						1.498	
8. เปิดให้บริการ					✓									
รวม	482.626	624.760	322.734	181.613	192.970	129.267	126.478	124.980	176.000	170.000	170.000	170.00	2,871.428	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 237,500 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2567 เท่ากับ 238,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2568 เท่ากับ 238,500 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2569 เท่ากับ 239,000 ที.อี.ยู.ต่อปี
- ปีงบประมาณ 2570 : ดำเนินการตามแผนงานประจำปีแล้วเสร็จ 100% และมีจำนวนผู้สินค้าผ่านท่า ปีงบประมาณ 2570 เท่ากับ 239,500 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 : 2,871.428 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 1,009.920 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 1,692.610 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	พนักงานขับรถน้ำมัน และเติมน้ำมัน	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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. การดำเนินการก่อสร้าง/จัดซื้อ/จัดจ้างล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน	5	4	5x4	1. การจัดทำแผนการติดตาม และบูรณาการของแผนงานทั้งหมด	-	3x3
2. การปรับเปลี่ยนนโยบายการบริหารทำเทียบเรือชายฝั่ง ที่ ทลฉ.	4	5	4x5	1. การประชุมเชิงนโยบายใน ส่วนผู้บริหาร กทท. ให้มีความชัดเจน	-	3x3
3. การไม่ได้รับโครงสร้างอัตรากำลังตามที่ร้องขอ	5	5	5x5	1. จัดทำแผนการขออัตรากำลัง พร้อมให้มีการติดตามความคืบหน้าของแต่ละหน่วยงานอย่างใกล้ชิด	-	3x3

ผู้ประสานงาน : นายกฤษฎา อุดมโภชน์

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 ทำเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22 361

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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

ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นผู้แทนของหน่วยไทยเข้าร่วมประชุมกับ IMO จากนั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ออก ประกาศกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 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 ดำเนินการตรวจสอบผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พนักงาน ศรฟ.สปก.ทลฉ. ผู้รับจ้าง (Outsource) ผู้ใช้บริการในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับของ กทท. อย่างเคร่งครัด
- 1.3.2 มอบหมายให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เรื่องรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code
- 1.3.3 ออกตรวจตรวจสอบ 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 2566 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. ฝึกอบรม	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.300	ท่าเรือแหลมฉบัง
2. ฝึกปฏิบัติ (Drill)	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.300	
3. ฝึกซ้อมแผน (Exercise)	0.100	0.100	0.100	0.100	0.100	0.100	0.600	
4. ตรวจสอบภายใน (Internal Audit)	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.300	
5. รับการตรวจจาก กรมเจ้าท่า	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.050	0.300	
รวม	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.800	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ
- ปีงบประมาณ 2567 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่า
- ปีงบประมาณ 2570 : ผ่านการตรวจสอบประจำปีจากกรมเจ้าท่าได้รับการต่ออายุหนังสือรับรองฯ

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 : 1.800 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566-2570 รวม 1.500 ล้านบาท)

- งบทำการทั้งโครงการ : 1.800 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566-2570 รวม 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
1	เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัย ประจำท่า	1	2566	0	1	1	1	0
รวม		1		0	1	1	1	0

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - มีความรู้ความชำนาญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
- Outsource

-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
1. การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ	2566- 2570		
2. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (ISPS Code)	2566- 2570		
3. ISM/ISPS Code Internal auditor	2566- 2570		

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (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 2566-2570 ของ กทท.

แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1-2 ที่จะหมดสัญญา
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

ตามที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ได้ทำสัญญาเช่าโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนบริหารและประกอบการของ ทลฉ. กับภาคเอกชน ประกอบด้วย บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ปี2) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2563) โครงการสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการเรือบริเวณแหลมฉบังของบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (สิ้นสุดสัญญา 17 ธันวาคม 2563) บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (เอ5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2569) บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด (ปี1) (สิ้นสุดสัญญา 31 ตุลาคม 2565) บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ปี3) (สิ้นสุดสัญญา 31 มีนาคม 2568) บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (ปี4) (สิ้นสุดสัญญา 30 มีนาคม 2568) บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด (ปี5) (สิ้นสุดสัญญา 30 เมษายน 2569) บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (เอ2) (สิ้นสุดสัญญา 30 กันยายน 2569) และบริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (เอ1) (สิ้นสุดสัญญา 28 กุมภาพันธ์ 2573) 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

นอกจากนั้น ทลธ. มีความจำเป็นจ้างที่ปรึกษาเพื่อภายนอกศึกษาปัญหาการจราจรและแนวทางการแก้ไข เพื่อที่จะได้ทราบที่มาของปัญหาการจราจรและวิธีการแก้ไขปัญหา รวมถึงศึกษาวิเคราะห์และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบัง โซนที่ ๖ การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการดำเนินการตามพระราชบัญญัติร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอีกจำนวนมาก

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยให้เอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ
- ประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และประกอบการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560

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	ปี 2570	รวม	
การดำเนินการตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 ปี5 และ เอ5)									ท่าเรือแหลมฉบัง
1. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	✓								
2. ที่ปรึกษา เริ่มดำเนินการ (ใช้ระยะเวลา 240 วัน)		45.269						45.269	
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 และลงนามสัญญา				✓					

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
การดำเนินการตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท (ปี1 และ ปี2)									ทำเรื่อง แหลมฉบัง
1. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง ตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศ โครงการร่วมลงทุน ที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓								
2. ที่ปรึกษาฯ เริ่มดำเนินการ (ใช้ระยะเวลา 90 วัน)	6.093							6.093	
3. ได้ผลการศึกษาตามข้อ 6 และ 9 ตามประกาศ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓								
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตามประกาศ โครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท	✓								
5. รวค. เห็นชอบแนวทางตามประกาศโครงการ ร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท		✓							
6. ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ			✓						
7. รวค. เห็นชอบผลการคัดเลือก			✓						
8. ลงนามในสัญญา (บริหารและประกอบการจนถึง 31 มี.ค. 68)			✓						
การดำเนินการตาม ม. 49 และ ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. การ ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (เอ2)									
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.ร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓							
3. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง ตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		7.500						7.500	
4. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ เพื่อศึกษาแนวทาง ตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. 2562			✓						
5. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
6. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
7. ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
8. ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
9. ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ				✓					

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (โครงการอุโมงค์ระบายน้ำและเขื่อนลำนางรอง ระยะยาว)									ทำเรื่อง แหลมฉบัง
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ		✓							
3. ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			9.000					9.000	
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษาม. 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					✓				
การดำเนินการตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ปี 1 และ ปี 2)									
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ		✓							
3. ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		2.000						2.000	
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
5. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
การดำเนินการตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (โครงการอุโมงค์ระบายน้ำและเขื่อนลำนางรอง)									
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ		✓							
3. ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			3.000					3.000	
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
5. รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (โครงการอุโมงค์ลอดน้ำลอดบึง ระยะสั้น)									ท่าเรือ แหลมฉบัง
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษา		✓							
3. ที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		0.900	5.000					5.900	
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบการดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
5. รวค. เห็นชอบการดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562			✓						
6. ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562				✓					
7. ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุน				✓					
การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ทลธ. ขั้นที่ 1)									
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		✓							
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษา			8.500						
3. ที่ปรึกษา ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			✓						
4. เสนอ สผ. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			✓						
5. เสนอ คชก. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				✓					
การจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ทลธ.									
1. ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร					✓				
2. ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษา					✓				
3. ที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร					3.000				
4. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร					✓				
รวม	13.618	55.669	25.500		3.000			86.287	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ทำเทียบเรือ ปี1 ปี2 ปี3 ปี4 ปี5 และ เอ5

- ปีงบประมาณ 2566 : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
: รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
: ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ และลงนามสัญญา

ทำเทียบเรือ ปี1 และ ปี2

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาและได้เอกชนร่วมลงทุนฯ
 - : รวค. เห็นชอบผลการคัดเลือก
 - : ลงนามในสัญญา (บริหารและประกอบการจนถึง 31 มี.ค. 68)

ทำเทียบเรือ เอ2

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษา เพื่อศึกษาแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : ครม. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 22 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : ตั้งกรรมการตาม ม. 36 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนฯ

โครงการเรือบริเวณแหลมฉบัง

- ปีงบประมาณ 2566 : ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางตาม ม. 22 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบรายงานผลการศึกษาตาม 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

ทำเทียบเรือ ปี1 และ ปี2 (ม. 49)

- ปีงบประมาณ 2566 : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
 - : รวค. เห็นชอบแนวทางตาม ม. 49 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 - : ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปีงบประมาณ 2567 : เสนอ สผ. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ปีงบประมาณ 2568 : เสนอ คชก. พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การแก้ไขปัญหาจราจร

- ปีงบประมาณ 2568 : ขออนุมัติงบประมาณจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร
 - : ดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาฯ
 - : ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร
 - : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร

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 2566 = 25.500 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	ค่าใช้จ่าย ในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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	- ตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ที่ปรึกษา มาทำการศึกษาและ จัดทำรายงานตาม ม.22 และ ม.28	4	3	12	- ตั้งคณะกรรมการ ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2
3. ไม่ได้รับการ อนุมัติจากผู้มีอำนาจ เนื่องจากรายงานผล การศึกษา อาจมี ความไม่ครบถ้วน สมบูรณ์	4	3	12	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะกรรมการ 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	- หน่วยงานอาจพิจารณาจัดตั้งคณะกรรมการ เจรจาสร้างสัญญา เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ เพื่อให้ร่างสัญญามีความครบถ้วน เป็นไปตาม ข้อเสนอ ประกาศ ระเบียบ กฎหมาย ที่ เกี่ยวข้อง ให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีและเพิ่ม ความรวดเร็วในการเจรจากับเอกชน	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นางสาวนันทันดา จินดาพงศ์เจริญ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22 133

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือท่าเรือแหลมฉบัง
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

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

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

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีรายได้จากการเก็บค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) ปีละประมาณ 900 ล้านบาท การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านสาธารณูปโภค และด้านความปลอดภัย เพื่อให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ (Super Post Panamax Vessel) ที่มีความยาวเกิน 300 เมตร มีระดับการกินน้ำลึกเมื่อบรรทุก 14 เมตรขึ้นไปได้ เป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้า สร้างความมั่นใจ และเป็นแรงจูงใจให้สายเรือต่าง 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 2565 -2566

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) - ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง - ผู้รับจ้างดำเนินการ		172.014	117.086					289.100	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1-2 (Basin 1-2) - ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง - ผู้รับจ้างดำเนินการ		128.948	180.652					309.600	
รวม		300.962	297.738					598.700	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2566 : 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 : 598.700 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 598.700 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/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 อาจเกิด ความไม่สะดวกในการเดินเรือ หรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	D1	A1	1	ระบุให้ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องมือสื่อสาร (VHF Marine Band) และต้องติดตั้งที่เรือทุกลำที่ปฏิบัติงาน รวมถึงสถานีบก และต้องเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับและกฎหมายของทางราชการ ต้องประสานงานกับการท่าเรือฯ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ด้านเรือสินค้า ตารางเวลาเข้า-ออกประจำวัน เพื่อกำหนดแผนการขุดลอก และต้องเสนอแผนการทำงานต่อการท่าเรือฯ ทุกวัน	หากเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบเพียงผู้เดียวต่อการชดเชยค่าเสียหาย โดยการทำเรือฯ ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น	1 x 1
2. อาจทำให้เกิดมลภาวะทางน้ำ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ และระบบนิเวศน์ของสิ่งมีชีวิตในน้ำ	M1	P3	3	การทำเรือฯ กำหนดให้ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่ขุดลอกและพื้นที่ทิ้งวัสดุขุดลอก และต้องเสนอรายงานต่อการท่าเรือฯ และหากมีมาตรการไม่เพียงพอ ผู้ควบคุมงานสามารถสั่งเพิ่มมาตรการได้ตามสมควร และกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด		1 x 1
3. ผลกระทบต่อการทำประมงในบริเวณแหลมฉบัง และบางละมุง อาจถูกกลุ่มประมงร้องเรียนในช่วงดำเนินโครงการ อาจมีผลให้ปริมาณสัตว์น้ำลดลง	M2	AM3	6	กำหนดให้ผู้รับจ้าง ต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น กลุ่มผู้เลี้ยงหอย บริเวณปากคลองบางละมุง กลุ่มชาวประมง โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ทราบถึงระยะเวลาในการดำเนินโครงการ	กำหนดให้ผู้รับจ้าง เป็นผู้ทำการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบทราบ	1 x 1

ผู้ประสานงาน : นายเดชบดี กิตติมหาโชค

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกบริการท่า กองบริการ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22212

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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 ท่าเทียบเรือชุด 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 โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ ทลฉ. ที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือสินค้าประเภทต่างๆ ให้ทันท่วงทีเพื่อมิให้ประสบปัญหาความแออัดและเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ ทลฉ. ปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (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 ครอบครัวพนักงานหรือแม้แต่ชุมชนโดยรอบ ทลฉ. รวมถึงการคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมที่อยู่แวดล้อมองค์กรโดยทั่วไปคือ 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	ปี 2570	รวม	
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3										ท่าเรือแหลมฉบัง
1. งานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ 1)	2,132.000	17.840	903.646	8,138.731	9,529.023	593.750			21,320.000	
2. งานก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 2)	✓	✓	✓	980.066	371.849	1,755.340	4,317.575		*7,424.830	
3. งานก่อสร้างระบบรถไฟ (ส่วนที่ 3)			✓	396.150	403.340				*799.490	
4. งานจัดหาเครื่องมือพร้อมจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับบริหารท่าเทียบเรือและระบบโครงสร้างพื้นฐาน (ส่วนที่ 4)			✓	958.530	958.530	340.780			*2,257.840	
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			250.000						250.000	
8. จ้างที่ปรึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของการท่าเทียบเรือ E0)				✓	5.000 (งบทำการ)				5.000	
9. งานก่อสร้างระบบถนนระบบรถไฟ และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 5) (ฝั่ง E)										
10. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (ส่วนที่ 5)										
11. งานจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้าง (ส่วนที่ 1-4)										
12. งานจัดซื้อเครื่องบินในอากาศ										
รวม	2,221.880	152.118	1,342.239	10,662.070	11,483.130	2,821.090	4,325.770	-	33,008.300	

หมายเหตุ : - งบประมาณงานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 2) จากเดิม 6,502.350 ล้านบาท ตามราคากลาง
 - งบประมาณงานก่อสร้างระบบรถไฟ (ส่วนที่ 3) จากเดิม 699.990 ล้านบาท ตามราคากลาง
 - งบประมาณงานจัดหาเครื่องมือฯ จากเดิม 2,235.770 ล้านบาท ตามราคากลาง

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

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

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สายการบินเรือ / 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 87,806.000 ล้านบาท
 - รายได้จากการประกอบการ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการ เป็นไปตามกำหนดของอัตราค่าภาระ
- ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 5% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมบำรุง 7% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 5% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าดำเนินการเรือลากจูง 90% ของรายได้จากการลากจูง
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 7% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- WACC 4.2%
- รายได้ของ กทท. มีดังต่อไปนี้
 - รายได้จากการเก็บสัมปทานท่าเทียบเรือ F, E และ E0 รวม 87,806.000 ล้านบาท
 - รายได้จากการประกอบการ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการ เป็นไปตามกำหนดของอัตราค่าภาระ
- ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 5% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมบำรุง 7% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 5% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)
- ค่าดำเนินการเรือลากจูง 90% ของรายได้จากการลากจูง
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 7% ของรายได้ของ กทท. (ไม่นับรวมค่าสัมปทาน)

3.2 ความคุ้มค่าของโครงการด้านการเงิน/ด้านเศรษฐศาสตร์

- ผลตอบแทนโครงการรายปี

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

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = 25,444.000 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270.000 ล้านบาท (Discount Rate = 10%)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 24 ปี
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 6.32%
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%

ส่วนภาคเอกชน

- **ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ : งบประมาณลงทุน 60,557.000 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) = 1,362.000 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270.000 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) = 226,270.000 ล้านบาท (Discount Rate = 10 %)
 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 16 ปี
 อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 10.30. %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%
- **ประมาณการผลตอบแทนโครงการในการลงทุนส่วนของท่าเทียบเรือ E0**
 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) :
 - สุทธิทางการเงิน (NPV) = -2,099.000 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = 226,270.000 ล้านบาท (Discount Rate = 10%)
 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 13 ปี
 อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 6.60%
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 28.15%

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ 114,051.93 ล้านบาท (รวมศึกษาทบทวนความเหมาะสม E0 – 5.000 ล้านบาท)
(กทท. ลงทุน 53,494.580 ล้านบาท (ลงทุนไปแล้ว 3,952.750 ล้านบาท)
และเอกชนลงทุน 60,557.350 ล้านบาท)

- **งบทำการทั้งโครงการ 5.000 ล้านบาท (ศึกษาทบทวนความเหมาะสม E0)**
- **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 ทลฉ.
 - 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 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 ทีอียู) 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 ประสบการณ์ ความมั่นคง ความชำนาญด้านเทคนิค	-	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)			
3. ไม่สามารถ ส่งมอบพื้นที่ที่ ถมทะเล ทำเทียบเรือ F ให้กับผู้ประกอบการ เอกชนเพื่อนำไป พัฒนาได้ตาม กำหนดเวลา	M(2)	H(5) C(5)	10	- จัดทำ TOR งานก่อสร้างทางทะเล (ขุดลอก ถมทะเล) ให้มีความครบถ้วนทั้งด้านคุณสมบัติของผู้รับจ้าง ผลงานที่เคยทำด้านการเงิน ประสบการณ์ ด้านเทคนิค ความมั่นคง และกำหนดค่าปรับในอัตราที่สูงให้กับผู้รับจ้าง หากไม่สามารถดำเนินการตามแผนได้ - เร่งรัดและเคร่งครัดในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง - จัดทำแผนงานก่อสร้างประชุมและติดตามในช่วงก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน		1x2
4. เกิดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อม ขณะก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้าง หยุดชะงัก	(A)2	R(5)	10	- กทท. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด - กทท. ต้องควบคุมผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยว่าจ้างบริษัทสิ่งแวดล้อมมาตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ และรายงานผลการปฏิบัติงานให้ทราบตามที่ระบุในไว้รายงาน EHIA		1x2
5 .การต่อต้านของ ชุมชนในการ พัฒนาโครงการ ทลน. ชั้นที่ 3	(A)2	R(5)	10	- สร้างเครือข่ายและจัดกิจกรรม CSR ร่วมกับชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		1x2
6. ไม่สามารถ จัดสรรเงินทุนได้ ครบถ้วนและทัน ตามกำหนดต่อ การลงทุนใน โครงการ	B(2)	C(5)	10	- ดำเนินการกู้เงินระยะสั้นให้ทันตามกรอบเวลาการลงทุน		1x2

ผู้ประสานงาน : เรือเอก นทีรัฐ หมั่นศรี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการช่าง

โทร. : 22 244

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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 หรือ ศูนย์กระจายสินค้านั้น ยังคงเป็นในรูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกทางถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่ง ทลฉ. จำเป็นต้องมีโครงสร้างสาธารณูปโภคด้านถนน ไฟฟ้า และลานจอดรถบรรทุกที่มีความพร้อมในการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ

ปัจจุบันถนนภายใน ทลฉ. ยังเป็นพื้นประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (หรือโดยทั่วไปเรียกว่า ถนนลาดยาง) ซึ่งมีความสามารถในการรับน้ำหนักได้ไม่เกิน 10 ตัน/ตารางเมตร และเมื่อมีการใช้งานโดยรถบรรทุกตู้สินค้าหนักจำนวนมาก ก็จะทำให้ถนนมีการชำรุดเร็วยิ่งขึ้น กองการช่าง สำนักปฏิบัติการ ทลฉ. จึงมีแนวคิดในการปรับปรุงพื้นถนนจากประเภทแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เป็นคอนกรีตเสริมเหล็กความหนา 28 เซนติเมตร ซึ่งจะมีความสามารถรองรับน้ำหนักไม่น้อยกว่า 3,800 ตัน/ตารางเมตร มีความทนทานสูงขึ้น มีความคุ้มค่าในการใช้งานระยะยาวที่มากกว่าแบบเดิม อีกทั้งยังช่วยลดจำนวนครั้งในการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการปิดซ่อมแซมได้อีกด้วย

ทลฉ. มีความต้องการที่จะขยายศักยภาพของสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าภายใน ทลฉ. เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้กระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สถานีไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมนั้นมีอายุการใช้งานมานาน และไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจที่มีสถานที่ตั้งและดำเนินกิจการภายในท่าเรือแหลมฉบังได้ เนื่องจากอุปกรณ์ในระบบไฟฟ้าแรงสูงต่างๆที่ติดตั้งในปัจจุบันไม่ได้อยู่ในสายผลิต หรือ อาจจะมีราคาสูงไปในกรณีที่ต้องการผลิตใหม่ 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	ปี 2570	รวม	
1. ปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไว้ พร้อมสร้างห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง (ระยะที่ 2)	77.880						80.760	ท่าเรือ แหลมฉบัง
2. ปรับปรุงถนนหน้าท่าผู้ประกอบการฝั่ง C ท่าเรือแหลมฉบัง จากถนนแอสฟัลต์ติกส์ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม.	95.300						97.296	
3. จำหน่ายเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูง ใต้ดิน พร้อมอุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้าจาก สถานีไฟฟ้าย่อย 4 ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี (ทดแทน)	98.428						98.428	
4. ปรับปรุงถนนบริเวณสี่แยกไฟแดงหน้า อาคารบริหารท่าเรือแหลมฉบังถึงรอยต่อ ถนนคอนกรีตไปประตูตรวจสอบ 3		49.789					49.789	
5. จัดหาตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 3 (ทดแทน)		80.760					80.760	
6. ซื้อพร้อมติดตั้งตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 5 (ทดแทน)		96.100					96.100	
7. จำหน่ายปรับปรุงเพิ่มวงจรไฟฟ้าระบบ 115 เควี ให้สถานีไฟฟ้า ทลธ. จำนวน 1 วงจร (เพิ่มเติม)		33.200					33.200	
8. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็น ถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากถนนสุขุมวิท ถึงหน้าประตูตรวจสอบ สินค้า 2 และบริเวณถนนหน้าอาคาร สำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง (ขาเข้าและขาออก)			74.500				74.500	
9. จำหน่ายเดินท่อน้ำประปาขนาด 500 MM. จากถนนสุขุมวิทมายังท่าเรือ แหลมฉบัง			9.720				9.720	
10. จัดหาตู้ตัดตอนไฟฟ้า Switchgear ขนาด 24 เควี ชนิด Fully GIS Single Busbar Compartment สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 1 (ทดแทน)			92.760				92.760	
11. จำหน่ายเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูง ใต้ดินพร้อมระบบการแจ้งเตือน หัวสายชำรุดเข้ากับระบบการแจ้งเตือน อุปกรณ์ไฟฟ้าชำรุดของสถานีไฟฟ้าย่อย 5 ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี (ใหม่) (ทดแทน)			98.428				98.428	

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
12. งานเดินสายไฟฟ้าเพื่อเชื่อมต่อสถานีไฟฟ้า ย่อยที่ 1 กับสถานีไฟฟ้าโซน 7				120.000			120.000	
13. เปลี่ยนโคมไฟถนนเส้นหลัก ถนนเลียบริมทางรถไฟฝั่ง C ถนนฝั่ง B เป็น LED				11.015			11.015	
14. งานเปลี่ยนสายเมนไฟฟ้าบ้านพักพนักงาน				23.00			23.00	
15. เปลี่ยนสายเมนไฟฟ้าแสงสว่าง ถนน ทช.				3.000			3.000	
16. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากสี่แยกอาคาร SUBSTATION No.4 ถึง สามแยกไป อาคาร SUBSTATION No.5 (ขาเข้าและขาออก)				74.500			74.500	
17. ปรับปรุงถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 ซม. จากถนนบริเวณสามแยกทางเข้าฝั่งท่าเทียบเรือ A ถึงท่าเทียบเรือ A5 และทางเข้าท่าเทียบเรือ A, ทางเข้าบริษัท JWD จำกัด					99.000		99.000	
รวม	271.608	259.849	275.408	231.515	99.000	-	1,137.380	

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 : 1,137.380 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 1,137.380 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ 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)			
การจัดจ้างล่าช้า กว่ากำหนด	M (2)	AQ (1)	2	มีการติดตามและ ประเมินผลในขั้นตอน การจัดซื้อจัดจ้างให้ เป็นไปตามกรอบ ระยะเวลาที่กำหนด	-	1

ผู้ประสานงาน : เรือเอก นทริฐ หมื่นศรี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการช่าง

โทร. : 22 244

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

ชื่อแผนงาน/โครงการ : โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

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

รายงานการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ โครงการและออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในส่วนของการลงทุนจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับยกหรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในโครงการ ระยะที่ 1 ระบุว่าท่าเรือแห่งประทศไทย (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) ที่ลาดกระบัง กำหนดให้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า – ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปี สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง 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 รวมทั้งในกรณีที่เกิดการชำรุดในขณะปฏิบัติงานซึ่งทั้ง 2 เหตุผลจะส่งผลกระทบต่อการทำงานในภาพรวมจนทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามแผนงานที่วางไว้

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 การซื้อเครื่องมือยกขนหลักเพิ่มก่อนกำหนดระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้จึงเป็นการเตรียมความพร้อมให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่ขนส่งมาทางรถไฟได้ ซึ่งเป็นไปตามแผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ให้สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

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

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนการเดินขบวนรถไฟตลอด 24 ชั่วโมง ในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงแคร่รถไฟ จะต้องปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องหากเครื่องมือยกขนหลักเกิดการชำรุดเสียหายจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อแผนการเดินรถของการรถไฟฯ และแผนการขนส่งของผู้ประกอบการไอซีดีและผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่นๆ และเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวควรมีเครื่องมือยกขนหลักที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง โดยส่งผลกระทบกับการปฏิบัติงานให้น้อยที่สุด

เพื่อให้โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มาทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงจากแคร่รถไฟ เห็นควรดำเนินการจัดหาเครื่องมือยกขนหลักของโครงการในระยะที่ 1 ได้แก่ ซ่อม 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 และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้านี้ระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2559 เป็นต้นไป

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	ปี 2570	รวม	
1. ดำเนินโครงการระยะที่ 1 (ครม. อนุมัติ)														ท่าเรือแหลมฉบัง
1.1 งานก่อสร้างและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก	427.843	751.697	545.263	1.267			178.565	115.264					2,019.899	
1.2 ซ่อม RTG เก้าอี้ชำรุดจำนวน 3 คัน														
- ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง					✓	✓								
- ผู้รับจ้างดำเนินการ							56.239						56.239	
1.3 ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติม								91.765					91.765	
2. ดำเนินโครงการระยะที่ 2 (ครม. อนุมัติ)														
2.1 ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง					✓	✓	✓	✓						
2.2 ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้ง RMG 2 คันและ RTG 4 คัน								182.756	548.268	182.756			913.780	
3. กิจกรรมบริหารจัดการตู้สินค้าและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า - ดำเนินการสรรหาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า และจ้างเหมาเอกชนเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง					✓	✓	179.509 (สบทำการ)	179.509 (สบทำการ)	179.509 (สบทำการ)	179.509 (สบทำการ)	179.509 (สบทำการ)	179.509 (สบทำการ)	1,077.054	
4.จัดหาสายเคเบิลไฟฟ้าใต้ดินพร้อมสาย Fiber Optic และอุปกรณ์ สำหรับเครื่องมือทุนแรงภายในโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง														
4.1 ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง							✓							
4.2 ผู้รับจ้างดำเนินการ								6.700					6.700	
รวม	427.843	751.697	545.263	1.267	-	-	414.313	575.994	727.777	362.265	179.509	179.509	4,165.44	

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 2566 : - ได้ผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
 - ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนประจำปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตามแผนประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (RTG 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน) สำหรับโครงการ ระยะที่ 2 แล้วเสร็จ

งานสรรหาเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้า เคลื่อนย้ายตู้สินค้า

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

งานจ้างเหมาติดตั้งสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดิน

- ปีงบประมาณ 2566 : - ได้ผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
 - ดำเนินการติดตั้งสายเคเบิลไฟฟ้าแรงต่ำใต้ดินพร้อมอุปกรณ์สำหรับเครื่องมือทุ่นแรงภายในโครงการฯ ได้แล้วเสร็จ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สร้างความมั่นใจสร้างความมั่นใจแก่ลูกค้าในการใช้บริการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้ให้บริการได้แก่ สายเรือ ตัวแทนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า และดึงดูดผู้ให้บริการมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้กทพ. 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 : 4,165.44 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 1,077.054 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 3088.386 ล้านบาท

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/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	- ตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและ รัดกุม มากที่สุด	-	3x2
2. ไม่ได้ผู้รับจ้างดำเนิน กิจกรรมบริหารจัดการ ตู้สินค้า และเคลื่อนย้าย ตู้สินค้าระหว่างศูนย์การ ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และท่าเทียบเรือ	4	3	12	- ตั้งคณะกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและ รัดกุม มากที่สุด	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นายพิสิทธิ์ วงษ์ดางตา

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 12 ท่าเรือแหลมฉบัง

โทร. : 22 471

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

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

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

ตามที่ ทลฉ. ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System:PSHEMS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ภายใน ทลฉ. และได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยการดำเนินการต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องมีการพัฒนา เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งด้านคุณภาพในการให้บริการ ด้านความปลอดภัย และสุขอนามัยของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงสิ่งแวดล้อมในทุกๆด้านที่เกี่ยวข้องต่อกิจกรรมท่าเรือ ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังสามารถยกระดับมาตรฐานระบบ PSHEMS เป็นระดับที่ 2 โดยได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2564 ซึ่งใบรับรองมีอายุ 3 ปี โดยการดำเนินงานต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบังจึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนา และเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ ดังนั้นโครงการ PSHEMS จึงถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้การปฏิบัติงานของท่าเรือท่าเรือแหลมฉบังมีความปลอดภัยต่อชีวิต 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 -2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ของท่าเรือแหลมฉบัง	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	3.000	ท่าเรือแหลมฉบัง

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2568 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2569 : ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2
- ปีงบประมาณ 2570 : ได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบ PSHEMS level 2

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าที่มาใช้บริการ ในการดำเนินงานของท่าเรือที่เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งด้านคุณภาพของการให้บริการ ด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของพนักงาน รวมถึงสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ และให้สอดคล้องกับข้อบังคับระดับประเทศ มาตรฐานและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักเกณฑ์ และข้อเสนอแนะอื่น ๆ

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

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

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่น ๆ)

-

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
- 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) 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	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
ISM INTERNAL AUDITOR COURSE	2565 2567 2569	2 วัน	50,000 บาท

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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)			
ไม่ได้รับใบรับรอง ระบบ PSHEMS Level 2	ความสามารถ ในการบริหาร จัดการได้เป็น ส่วนใหญ่ใน ส่วนที่ นัยสำคัญ (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.กกท.

โทร. : 22 243

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการร่องน้ำ

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

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

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

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

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 -2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
การขุดลอกร่องน้ำ - การขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) - การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือกรุงเทพ (Fairway) - การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือท่าเรือแหลมฉบัง (Fairway)	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000	475.000	ฝ่ายการร่องน้ำ
การพัฒนาศักยภาพบุคลากรฝ่ายการร่องน้ำ - หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยและขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ - หลักสูตรพื้นฐานการขุดลอกและการใช้เครื่องมือในการขุดลอกจากต่างประเทศ	0.600 0.100 0.500	0.100 0.100	0.100 0.100	0.100 0.100	0.100 0.100	1.000 0.500 0.500	
รวม	95.600	95.100	95.100	95.100	95.100	477.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566-2570 : การขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา (Bangkok bar channel) ให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน
- : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ(Fairway) ท่าเรือกรุงเทพให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (-8.5 MSL) (60 % ของพื้นที่ร่องน้ำทางเดินเรือ)
 - : การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ(Fairway) ท่าเรือแหลมฉบังให้ได้เกณฑ์ความลึกตามมาตรฐาน (ชั้นที่ 1, 2 = -16 MSL) (ชั้นที่ 3 = -18.5MSL) (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 : 477.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบทำการทั้งโครงการ : 477.000 ล้านบาท (งบประมาณประจำปีที่ผ่านมาดำเนินการจัดสรรเรียบร้อยแล้ว)
: 1.000ล้านบาท (ขอเพิ่มเติมงบทำการสำหรับพัฒนาศักยภาพบุคลากร)

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	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม
1. หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัย และขั้นสูงของพนักงานประจำเรือ	ปี 2566-2569	7 วัน / ปี	0.100 ล้านบาท / ปี (รวม 0.400 ล้านบาท)
2. หลักสูตรพื้นฐานการขุดลอกและ การใช้เครื่องมือในการขุดลอกจาก ต่างประเทศ	ปี 2566	14 วัน	0.500 ล้านบาท

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/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)			
เรือออกปฏิบัติงาน ไม่เป็นไปตาม แผนการชุดลอก ฝ่ายการร่อนน้ำ	2	4	8	- จัดแผนการซ่อม บำรุงเรือและการ จัดซื้ออะไหล่ให้ สมบูรณ์	งบประมาณ อยู่ในกรอบ วงเงินจัดสรร ตามแผน	4

ผู้ประสานงาน : เรือโทสิริรัฐ เทพานวล
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองการชุดลอก
โทร. : 5261

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง

หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : สำนักท่าเรือภูมิภาค

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 ผลการและเหตุผล

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562 มีมติรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และพื้นที่สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช ตามที่ สศช. เสนอ ทั้งนี้ ภายใต้ผลการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาดังกล่าว มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (คค.) ภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน พ.ศ. 2562-2565 และมีโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่ม (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) วงเงินงบประมาณ 5,471 ล้านบาท เป็นโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนและความพร้อมดำเนินการได้ทันทีในปี 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 และ 2 กทท. ได้ดำเนินการโดยมอบหมายให้ฝ่ายการช่าง (ฝช.) จัดเจ้าหน้าที่วิศวกรที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบวิศวกรรมควบคุมประเภทวิศวกรรม สาขาวิศวกรรมโยธา เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการสำรวจความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการให้บริการของท่าเทียบเรือ ทรน. ตามระเบียบและประกาศของกรมเจ้าท่า เนื่องจากท่าเทียบเรือและยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1-2 ของ ทรน. มีอายุการใช้งานประมาณ 18 ปี ซึ่งอาจส่งผลให้โครงสร้างของท่าเรือและส่วนต่างๆ เกิดความเสียหาย ทั้งนี้ ฝช. และ สทภ. ได้ดำเนินการจ้างผู้รับจ้างมาสำรวจ ตรวจสอบสภาพทางกายภาพโครงสร้างท่าเทียบเรือ และโครงสร้างอาคาร ทรน. พร้อมข้อเสนอแนวทางการแก้ไขแล้ว ซึ่งจากผลการสำรวจและประเมินความแข็งแรงโครงสร้างท่าเทียบเรือที่ 1-2 พบว่า เกิดความเสียหายเนื่องจากการแตกร้าวและชำรุด ความชื้นเข้าสู่ชั้นเหล็กเสริมก่อให้เกิดสนิม มีผลต่อการรับน้ำหนักโครงสร้างจึงต้องดำเนินการซ่อมแซมความเสียหายโครงสร้างท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงได้มีข้อสรุปให้ดำเนินการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1 เพื่อซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดและเพิ่มขีดความสามารถให้ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาด 12,000 DWT. (จากเดิม 500 GT หรือ 1,000 DWT.) ได้ พร้อมทั้งเปลี่ยนยกกันกระแทกให้มีขนาดใหญ่ขึ้น (จำนวน 35 ชุด) สำหรับท่าเทียบเรือที่ 2 จะดำเนินการซ่อมแซมโครงสร้างที่ชำรุด และเปลี่ยนยกกันกระแทกใน

ส่วนที่ชำรุด (จำนวน 2 ชุด) เพื่อให้มีความปลอดภัยในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 12,000 DWT. ทั้ง 2 โครงการ ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 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 - 2570

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	ปี 2570	รวม	
1. การปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ 1 , 2	✓	22.250								22.250	สำนักท่าเรือภูมิภาค/ ฝ่ายการช่าง
2. ซื้อพร้อมติดตั้งยกกันกระแทกท่าเทียบเรือที่ 1 , 2 จำนวน 37 ชุด	✓	22.750								22.750	
3. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า											
3.1 งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง			27.499	27.499 ¹						54.998	
3.2 นำเสนอผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และได้รับการรับรองผลการศึกษาฯ จาก สผ.				✓	✓						
3.3 นำเสนอโครงการ พร้อมขออนุมัติงบประมาณดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง					✓	✓					
3.4 งานก่อสร้างระยะที่ 1 - งานก่อสร้างลานวางตู้สินค้า บริเวณท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 - งานก่อสร้างด้านตรวจสอบสินค้า (Gate) - งานก่อสร้างอาคารปฏิบัติการ					✓	✓	825.000	825.000		1,650.000	
3.5 งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1					✓	✓	25.000	15.000		40.000	
3.6 งานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรง			✓	✓	✓	135.514 ²	✓	100.000	169.486	405.000	
รวม	-	45.000	27.499	27.499	-	135.514	850.000	940.000	169.486	2,149.998	

*หมายเหตุ

1. งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง บริษัทที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานล่าช้าจากปี 2564 เนื่องด้วยสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
2. งานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรง การดำเนินงานล่าช้ามาจากปี 2564 คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. จึงมีมติคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2565 เห็นควรไม่ยกเลิกการซื้อพร้อมติดตั้งรถปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่ Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 ตัน โดยให้ทบทวนแผนการดำเนินงาน กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง เงื่อนไขที่ระบุไว้ในขอบเขตของงาน (TOR) ข้อมูลผลการศึกษา การบริหารจัดการ ความจำเป็นในอนาคตและอื่นๆ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานต่อไป
3. มีการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงาน เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานล่าช้าจากปี 2564 และงานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรง การดำเนินงานล่าช้ามาจากปี 2564

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง

- ปีงบประมาณ 2565 : บริษัทที่ปรึกษาฯ ดำเนินการสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนองแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2566 : สผ. รับรองผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง
งานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1
- ปีงบประมาณ 2566 : นำเสนอโครงการ พร้อมขออนุมัติงบประมาณในการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: จัดทำร่างขอบเขตงานจ้างการก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
: จัดทำร่างงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 พร้อมดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานฯ แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ได้รับการอนุมัติงบประมาณในการดำเนินโครงการ
: ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จ
: ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1 แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรง

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และทำสัญญา (Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนัก ไม่น้อยกว่า 35 ตัน) (งานส่วนแรก)
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการติดตั้งและรับมอบ Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนัก ไม่น้อยกว่า 35 ตัน (งานส่วนแรก) แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2568 : ขอจัดสรรและได้รับอนุมัติงบประมาณจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงในส่วนที่เหลือ ตามที่ระบุไว้ในรายงาน Detail Design
: จัดทำร่างขอบเขตงานจัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงในส่วนที่เหลือ ตามที่ระบุไว้ในรายงาน Detail Design และดำเนินการทำสัญญาจ้างแล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2569 : จัดซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงในส่วนที่เหลือ ตามที่ระบุไว้ในรายงาน Detail Design แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี
- ปีงบประมาณ 2570 : จัดซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงในส่วนที่เหลือ ตามที่ระบุไว้ในรายงาน Detail Design แล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการได้

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

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

- ตอบสนองด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS-Code) ของกรมเจ้าท่า ตามที่ กทท. ได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพท่าเทียบเรือและปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างท่าเทียบเรือที่ชำรุด ตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองการตรวจสอบท่ารับส่งคนโดยสารท่าเทียบเรือ พ.ศ. 2557 ข้อ 6 เพื่อประกอบพิจารณาออกหนังสือรับรองมาตรฐานฯ ดังกล่าว

- สอดคล้องยุทธศาสตร์จังหวัดระนอง และยุทธศาสตร์ชาติระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (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 ตลอดจนตอบสนองนโยบายภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ ทรน. สู่การเป็นประตูการค้าหลักฝั่งทะเลอันดามัน และเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ BIMSTEC ทั้งนี้ การดำเนินงานก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 จะมีการพิจารณาดำเนินการในระยะต่อไป

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) = - 756.893 ล้านบาท
 - สุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (NPV) = - ล้านบาท (Discount Rate = 8 %)
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : 21.740 ปี
- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :
 - ผลตอบแทนทางการเงิน = 5.74 %
 - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ = 12.51 %

หมายเหตุ ประมาณการผลตอบแทนรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการระยะเวลา 30 ปี (ที่มาข้อมูล : กวธ.ฟพต. ปี 2562)

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ : 5,132.698 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2565 - 2570 = 1,959.486 ล้านบาท)

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้นโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และลานวางตู้สินค้า = 4,992.700 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 139.998 ล้านบาท (งบทำการประจำปี 2565 - 2570 : 40.000 ล้านบาท)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 4,992.700 ล้านบาท (งบลงทุนประจำปี 2565 - 2570 : 2,055.00 ล้านบาท)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ (กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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
- ☐ มีการเพิ่มอัตราค่าจ้างโดยมีรายละเอียดดังนี้

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	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการบริการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

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 ต่อเนื่องจนถึงปี 2565		0
2. ความล่าช้าจากการ นำเสนอผลการศึกษาต่อ ผู้บริหาร กทท. เพื่อขอความ เห็นชอบ	(1) M	(5) U	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0
3. ความล่าช้าจากการ นำเสนอผลการศึกษาต่อ สผ. เพื่อขอความเห็นชอบ	(3) M	(5) U	15	- ติดตามงานบริษัทที่ ปรึกษา ให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ - ประสาน สผ. เพื่อขอ ความเห็นชอบ	-	0
4. ความล่าช้าที่เกิดจากการ ดำเนินการขอจัดสรร งบประมาณดำเนินโครงการ	(1) M	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0
5. ร่างขอบเขตงานจ้างการ ก่อสร้างระยะที่ 1 และงาน จ้างที่ปรึกษาควบคุมงานฯ	(5) K	(5) Y	25	- การคัดเลือกกรรมการ ตรวจรับงาน - กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0
6. ความล่าช้าที่เกิดจากการ ดำเนินการขอจัดสรร งบประมาณจัดซื้อเครื่องมือ ทุนแรง	(1) M	(5) Y	5	- กำหนดกรอบเวลา/ แผนปฏิบัติงานให้ ชัดเจน - ติดตามงานให้เป็นไป ตามแผนปฏิบัติการ	-	0

ผู้ประสานงาน : นางจิตตา พยัคฆ์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักทำเรื่องภูมิภาค

โทร. : 5421

ปรับปรุงล่าสุด 21 ก.ค. 2565

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2565-2570 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 ก็จะเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญที่จะทำให้ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำและตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มสูงขึ้น

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

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

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	ปี 2570	รวม	
1. การกำหนดค่าภาระของกิจกรรมถ่ายลำเป็นกรณีเฉพาะ	✓							
2. ขยายเวลายกเว้นค่าฝากเก็บตู้สินค้าถ่ายลำ	✓							
3.หารือกับกรมศุลกากรเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ		✓						

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ได้แนวทางการส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ สามารถปรับเปลี่ยน กฎระเบียบให้ เอื้อต่อกิจกรรม การขนส่งตู้สินค้า ถ่ายลำได้	4	5	20	สร้างความเข้าใจ ให้หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการ บูรณาการร่วมกัน	-	15

ผู้ประสานงาน : นายอรรถนัย ตันติเวชกุล

ตำแหน่ง : พนักงานการสินค้า 10 สำนักปฏิบัติการ

โทร. : 22 453

ยุทธศาสตร์ที่ 2

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการเขตปลอดอากร (Freezone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 | : รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร |
| ยุทธศาสตร์ที่ 2 | : พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ให้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 | : สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน |

1.2 หลักการและเหตุผล

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) เพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้าจากต่างประเทศ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า อันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรม และการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

โดยในปัจจุบันสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือกรุงเทพได้มีการหารือแนวทางร่วมกันให้มีการจัดตั้งเขตปลอดอากร (Freezone) ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีมากกว่าคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) ตามที่กรมศุลกากรระบุไว้หลักๆ คือ การได้รับยกเว้นอากรทั้งขาเข้า ขาออก รวมถึงภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0 โดยเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของเขตปลอดอากร ซึ่งประกาศโดยกรมศุลกากร นอกจากนี้ สำหรับผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรบางพื้นที่ ยังจะได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออก ไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือวัตถุใดภายในราชอาณาจักร ซึ่งนำเข้าไปในเขตปลอดอากร เพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

โดยโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ อาทิ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตัวแทนผู้นำเข้าและส่งออก ที่ต้องการให้มีกิจกรรมดังกล่าวภายในเขตท่าเรือ เนื่องจากเป็นทำเลที่มีความเหมาะสมในการประกอบการในเชิงพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ได้ อีกทั้งเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองหลวง มีความสะดวก ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้บริโภค กลุ่มธุรกิจ SME Startup และ e-Commerce โดยสามารถทำพิธีการนำเข้าส่งออกภายในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ทันที ซึ่งเป็นการส่งเสริมด้านการค้าและการลงทุน และสามารถเพิ่มรายได้ให้กับ กทท. และ ทกท. ในอนาคตอย่างยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีประสิทธิภาพ เกิดการต่อยอดทางธุรกิจนำเข้าและส่งออก ท่าเรือกรุงเทพจึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเป็นการตอบสนองนโยบายของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน

โดยโครงการเขตปลอดอากร (Freezone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นโครงการที่สอดคล้องกับ แผนวิสาหกิจในวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจ ที่เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร รองรับยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนา ธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการ ตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน สอดคล้องกับกลยุทธ์ที่ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีด ความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน

นอกจากนั้น โครงการดังกล่าวยังสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการศูนย์กระจายสินค้า (Multimodal & Distribution center) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานให้กับพนักงานที่จะต้องรองรับกับบริการใหม่ๆ ในอนาคต

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

แนวที่ 1 กทท. ดำเนินการเอง ดังนี้

- กทท. ใช้งบประมาณเพื่อปรับปรุงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น รั้ว กล้อง CCTV และ ระบบต่างๆ ตามข้อกำหนดของกรมศุลกากร และรองรับผู้ประกอบการที่มาใช้บริการ
- กทท. ขออนุญาตจัดตั้งเขตพื้นที่ Freezone จากกรมศุลกากร
- กทท. กำหนดอัตราค่าเช่าและสรรหาผู้ประกอบการในพื้นที่ Freezone
- ทดสอบระบบการให้บริการ และประชาสัมพันธ์การให้บริการ Freezone

แนวที่ 2 กทท. ให้เอกชนเช่าพื้นที่ เพื่อประกอบการ Freezone ดังนี้

- กทท. กำหนดอัตราค่าเช่าและระยะเวลาที่เหมาะสม
- กทท. ดำเนินการสรรหาเอกชนเช่าพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากร กทท.
- เอกชนปรับปรุงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น รั้ว กล้อง CCTV และ ระบบต่างๆ ตามข้อกำหนดของกรมศุลกากร และรองรับผู้ประกอบการที่มาใช้บริการ
- เอกชนขออนุญาตจัดตั้งเขตพื้นที่ Freezone จากกรมศุลกากร
- ทดสอบระบบการให้บริการ และประชาสัมพันธ์การให้บริการ Freezone

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	ปี 2570	รวม	
1. เสนอขออนุมัติการศึกษางานเขตปลอดอากร	✓							ทกท./ฝส.
2. ประชุมร่วมกับหน่วยงานของกรมศุลกากรในการจัดตั้งเขตปลอดอากร	✓							ทกท./ฝส.
3. เสนอของบประมาณดำเนินการจัดตั้งเขตปลอดอากร		✓						ฝส./ฝง.
4. ขออนุมัติปรับปรุงพื้นที่ฯ ดำเนินการตามระเบียบพัสดุ		✓						ทกท./ฝส./ฝง.
5. ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่เพื่อจัดทำเขตปลอดอากร		25.000	✓				25.000	ฝช.
6. เสนอขออนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรกับกรมศุลกากร			✓					ทกท.
7. เสนอขอเปิดดำเนินการเขตปลอดอากรกับกรมศุลกากร			✓					ทกท./ฝส./กคส.
8. ทดสอบระบบการให้บริการ และประชาสัมพันธ์การให้บริการ Freezone				✓				ทกท./ฝส./กคส.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ทกท. อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ
- ปีงบประมาณ 2566 : ได้รับการจัดสรรงบประมาณ และขออนุมัติการปรับปรุงพื้นที่ฯ
- ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่เพื่อจัดทำเขตปลอดอากร และขออนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร
- ปีงบประมาณ 2568 : ประชาสัมพันธ์โครงการฯ และเปิดให้บริการ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดทำเขตปลอดอากร (Freezone) ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นทำเลที่มีความเหมาะสมในการประกอบการในเชิงพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ได้อีกทั้งเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองหลวง มีความสะดวก ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้บริโภค กลุ่มธุรกิจ SME Startup และ e-Commerce โดยสามารถทำพิธีการนำเข้า ส่งออกภายในเขตท่าเรือกรุงเทพได้ทันที นอกจากนั้นผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีมากกว่าคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) ตามที่กรมศุลกากรระบุไว้หลักๆ คือ การได้รับยกเว้นอากรทั้งขาเข้า ขาออก รวมถึงภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0 โดยเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของเขตปลอดอากรซึ่งประกาศโดยกรมศุลกากร นอกจากนี้ สำหรับผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรบางพื้นที่ ยังจะได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือวัตถุใดภายในราชอาณาจักร ซึ่งนำเข้าไปในเขตปลอดอากร เพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	ท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นท่าเลที่มีความเหมาะสมในการจัดทำเขตปลอดอากร (Freezone) เป็นอย่างยิ่ง สามารถประกอบการในเชิงพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าและวัตถุดิบ Value added - สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ให้กับผู้ใช้บริการ - ตั้งอยู่ใจกลางเมืองหลวง มีความสะดวก ง่ายต่อการเข้าถึงของกลุ่มธุรกิจ - สามารถขยายพื้นที่เขตปลอดอากร (Freezone) ให้มากขึ้นรองรับกับความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคต - สามารถต่อยอดบริการให้ครบวงจรด้านโลจิสติกส์ เชื่อมโยงทางถนน รถไฟและทางอากาศในอนาคต
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตัวแทนผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้บริโภค กลุ่มธุรกิจ SME Startup และ e-Commerce/ โดยมีแนวทางส่งเสริมสิทธิประโยชน์ด้านภาษีให้กับผู้ประกอบการ มีอัตราค่าเช่าและระยะเวลาในการให้เช่าที่เหมาะสม
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	มีเขตปลอดอากรในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียง รวมทั้งในพื้นที่ของท่าเรือสททซึ่งเป็นท่าเอกชน ทำให้ผู้ใช้บริการมีตัวเลือกมากขึ้น โดยเอกชนมีข้อได้เปรียบคือให้บริการครบวงจรกว่าเนื่องจากมีความคล่องตัวทางธุรกิจสูง
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	...ไม่มี...

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 25.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 25.000 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
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลังโดยมีรายละเอียดดังนี้

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	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (WMS)				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ผทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความ เสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการ จัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การพิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อเป็นเขตปลอดอากรที่เหมาะสมยังไม่ระบุพื้นที่ชัดเจนส่งผลให้การดำเนินการล่าช้า	E3	K3	E3x K3 ปานกลาง	ประชุมพิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อเป็นเขตปลอดอากรเป็นลำดับแรกก่อนดำเนินการในด้านอื่นๆ	-	E3x K2 ต่ำ
การพิจารณาการดำเนินการเขตปลอดอากรควรดำเนินการเองหรือหาผู้เช่าพื้นที่เพื่อมาดำเนินการ	F3	V4	F3xV4 ปานกลาง	พิจารณาการดำเนินการ ควรดำเนินการเองหรือหาผู้เช่าพื้นที่ที่มาดำเนินการ	-	F-3xV3 ปานกลาง
การจัดตั้ง การขอเป็นผู้ประกอบการหรือขอเปิดเขตปลอดอากรอาจจะ	M1	AH3	M1 x AH3 ต่ำ	การจัดตั้ง การขอเป็นผู้ประกอบการหรือขอเปิดเขตปลอดอากร	-	M1 x AH2 ต่ำ

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)			
ล่าช้ากว่าที่กำหนด เนื่องจากไม่เป็นไป ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขตามที่กรม ศุลกากรกำหนด				ควรศึกษาและทำ ความเข้าใจกับ ประกาศของกรม ศุลกากร		
การปรับปรุง คลังสินค้า และ เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกอาจมี ความล่าช้าส่งผล ทำให้ผู้ใช้บริการ ไม่พึงพอใจ	K2	K2 x Y3	K2 x Y3 ต่ำ	จัดทำแผนการ ปรับปรุง คลังสินค้าและ เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก	-	K1 x Y2 ต่ำ

ผู้ประสานงาน : นายพงศ์ธร ชิดสนิท
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองคลังสินค้า
โทร. : 3445

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2565-2570 ของ กทท.
แผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account)
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	: รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดพร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	: พัฒนาธุรกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	: ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบัน กทท. ได้มีการแบ่งกลุ่มลูกค้าที่สร้างรายได้ให้แก่ กทท. ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทสายเรือ/ตัวแทนสายเรือ กลุ่มเจ้าของสินค้า/ตัวแทนนำเข้า-ส่งออกสินค้า กลุ่มผู้ประกอบการให้บริการ กลุ่มผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ ทลฉ. และกลุ่มผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งในปัจจุบันธุรกิจมีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูง เกิดส่วนแบ่งการตลาดของ กทท. (Market Share) ไปยังท่าเรือเอกชน

ในการนี้ กทท. จำเป็นต้องให้ความสำคัญแก่กลุ่มลูกค้าที่สร้างรายได้มูลค่าที่สูง เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าให้เกิดความประทับใจ อำนวยความสะดวกในการประสานงานต่าง ๆ ภายใน กทท. รับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อนำมาพัฒนาในการให้บริการ รวมทั้งมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการและหาแนวทางเพื่อให้บริการที่เหนือความคาดหวังแก่ลูกค้าได้ เพื่อเป็นการรักษฐานลูกค้าและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. ดำเนินการร่วมกับที่ปรึกษา โดยการจัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท.

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ระยะเวลาดำเนินโครงการ 5 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2570)

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
ทบทวนรายชื่อลูกค้ารายสำคัญ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓		คณะทำงานบริหารลูกค้าร่วมกับ ทกท./ทลฉ./ฝพต./
จัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ กทท. รายกลุ่มลูกค้า	✓	✓	✓	✓	✓	-	
ดำเนินการตามแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญของ	✓	✓	✓	✓	✓	-	
สรุปผลและรายงานผลต่อผู้บริหาร กทท.	✓	✓	✓	✓	✓	-	
	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566-2570 : ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

คณะทำงานบริหารจัดการลูกค้ารายสำคัญของ กทท. จัดทำแผนบริหารลูกค้ารายสำคัญ ตามกลุ่มลูกค้า โดยพิจารณาจากความต้องการลูกค้ารายใหญ่ที่มีการใช้บริการที่ กทท. เป็นสำคัญ เพื่อกำหนดกลยุทธ์การตลาดที่เหมาะสมแต่ละราย 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 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย)

ไม่มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ เนื่องจากเป็นการดำเนินการส่งเสริมการตลาดไม่มีการลงทุน

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 : 5.0 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 5.0 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
-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
.....
- Outsource
.....

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
-การบริหารลูกค้ารายสำคัญ (Key Account Management) -การบริหารจัดการความสัมพันธ์ ลูกค้า (Customer Relationship Management : CRM)	2566	ตามหลักสูตร	ประมาณ 50,000 บาท

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ผทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
กฎระเบียบของ กทท. ไม่เอื้ออำนวย ต่อการพิจารณาให้ สิทธิพิเศษแก่ลูกค้า รายสำคัญ	M (4)	C (5)	20	คณะกรรมการบริหาร จัดการลูกค้าราย สำคัญของ กทท. ร่วม พิจารณาหาแนวทาง สิทธิพิเศษแก่ลูกค้า รายสำคัญ	-	4 (L2 x I2)

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
 แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO)
 หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดพร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
 กับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อ
 แสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่าง
 ยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.1 : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารัฐกิจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SingleRailTransferOperator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งผู้โดยสารที่มาจากทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานยกขนส่งผู้โดยสารขึ้น – ลงจากแคร่รถไฟ ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการให้ความสนใจเข้าใช้บริการการขนส่งทางรถไฟมากขึ้นตามลำดับ โดยการเลือกใช้บริการขนส่งผู้โดยสารที่มาจากทางรถไฟ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการตัดสินใจของลูกค้า ได้แก่ แผนการเดินทางรถไฟและการปฏิบัติงานยกขนส่งผู้โดยสารขึ้น – ลงแคร่รถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แผนการขนส่งของผู้ประกอบการไอซีดี และผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายอื่นๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการใช้บริการที่ กทท. ได้กำหนดไว้

ในการนี้ แผนส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO) เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการตลาดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อย่นการสื่อสาร สร้างการรับรู้ สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการรายใหม่ และสนับสนุนพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ฝพต. ดำเนินงานร่วมกับ ทลฉ.

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566-2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
ประชุมร่วมกับ ทลฉ. และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแผนการดำเนินงานส่งเสริมการให้บริการฯ	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝพต./ทลฉ.
ดำเนินการตามแผนและกิจกรรมส่งเสริมฯ - ประชาสัมพันธ์การให้บริการในช่องทางโซเชียลมีเดียของ ฝพต. และช่องทางการสื่อสารต่างๆ ของ กทท. อย่างต่อเนื่อง - เข้าพบหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ที่เกี่ยวข้อง เพื่อ ส่งเสริมให้มีการใช้บริการผู้โดยสารทางรถไฟ (SRTO)	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝพต./ทลฉ.
ติดตามผลและรายงานผลต่อผู้บริหารตามสายงาน	✓	✓	✓	✓	✓	-	ฝพต./ทลฉ.
	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2566-2570 : ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

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

(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

- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) : -

- อัตราผลตอบแทนเฉลี่ยรายปี (IRR) :

- ผลตอบแทนทางการเงิน= - %

- ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์= -%

3.3 งบประมาณรวมทั้งโครงการ 1.5 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 1.5 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
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
การประชาสัมพันธ์ การให้บริการ ในช่องทาง โซเชียลมีเดีย ของ ฝพต. และ ช่องทาง การสื่อสารต่าง ๆ ของ กทท. ไม่ทั่วถึงกลุ่มลูกค้า และผู้ให้บริการ	M (2)	AE (2)	4	ประชาสัมพันธ์ การให้บริการ ในช่องทาง โซเชียลมีเดีย ของ ฝพต. และ ช่องทาง การสื่อสารต่าง ๆ ของ กทท. อย่างสม่ำเสมอ	-	2 (L2 x I1)

ผู้ประสานงาน :นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
 โครงการส่งเสริมการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท.
 หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
 กับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อ
 แสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้
 อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.1 : ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารัฐกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

เนื่องจาก กทท. ให้ความสำคัญและสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลโดยเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ กทท. มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0 ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน เพิ่มศักยภาพการขนส่งตู้สินค้าทางน้ำเส้นทางระหว่างท่าเรือกรุงเทพ – ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือชายฝั่ง

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

ดังนั้น การขยายการให้บริการเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าด้วยเรือลำเลียงและชายฝั่งฯ มายัง ทกท. จะเป็นอีกหนึ่งการขับเคลื่อนให้การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงกับการให้บริการชายฝั่งของ ทกท. และ ทลธ. เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่งทางภาคใต้และภาคเหนือ อีกทั้งสอดคล้องกับภารกิจของแผนวิสาหกิจปี 2565 ในการพัฒนาองค์กรเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. ดำเนินการเอง โดยการจัดทำแผนส่งเสริมการตลาด การวางแผนแนวทางลูกค้า/กลุ่มเป้าหมาย และการร่วมพันธมิตรทางธุรกิจที่มีศักยภาพ (Strategic Partnership) เพื่อสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจ และการส่งเสริมให้มีการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งในทุกท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ กทท. ให้มากขึ้น

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ระยะเวลาดำเนินโครงการ 5 ปี (ปีงบประมาณ 2566-2570)

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาด เพื่อส่งเสริมการขนส่งผู้สินค้าทางเรือชายฝั่ง (ทกท. และ ทลฉ.)	✓	✓	✓	✓	✓	-	ทกท./ทลฉ./ฟพต.
	0.200	0.200	0.200	0.200	0.200	1.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 – 2570 : ดำเนินการสำเร็จตามแผน 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

รายละเอียดของการจัดทำแผนงานพิจารณาจากความต้องการลูกค้า มาประกอบการกำหนดกิจกรรม และกำหนดแนวทางในการส่งเสริมการใช้บริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

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

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

(อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

ไม่มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ เนื่องจากเป็นการดำเนินการส่งเสริมการตลาดไม่มีการลงทุน

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 : 1.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 1.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 0.000 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
-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 -
- Outsource
 -

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความ เสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
อัตราค่าบริการ ที่ไม่สามารถ แข่งขันกับเอกชน ได้	M (4)	C (5)	20	ศึกษาต้นทุนการขนส่ง สินค้าทางเรือชายฝั่ง เพื่อกำหนดอัตราค่า ภาระ หรืออัตรา ค่าบริการ ที่มีความ เหมาะสมสามารถ แข่งขันทางการตลาด และส่งเสริมการขนส่งตู้ สินค้าทางเรือชายฝั่ง	-	4 (L2 x I2)

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุณนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนารูขีจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2	: รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 2	: พัฒนารูขีจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการ และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 2.1	: ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารูขีจหลักเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการบริหารกิจการท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ โดยบริหารกิจการท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งได้รับนโยบายให้บริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง เพื่อสนองนโยบายด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดย กทท. มีหน้าที่ในการให้บริการด้านเรือ สินค้า และตู้สินค้า และอำนวยความสะดวกด้านการค้า ตลอดจนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศทางการขนส่งทางน้ำ เพื่อยกระดับและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและการขนส่งให้สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น กทท. จึงได้เล็งเห็นความสำคัญในการให้บริการที่มีคุณภาพได้ตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการท่าเรือที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ กทท. จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงคุณลักษณะและคุณสมบัติทั้งหมดของบริการ การเข้าใจความปรารถนาของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน รวมทั้งโอกาสด้านการตลาดในอนาคต กทท. จึงได้มีการจัดทำโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ รวมทั้งทราบปัญหาในการให้บริการด้านต่างๆ โดยนำผลการสำรวจ วิจัย ที่ได้เป็นข้อมูลในการโครงการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ระดับความพึงพอใจ และระดับความไม่พึงพอใจของลูกค้าที่ได้รับจากการสำรวจในแต่ละปีถือเป็นปัจจัยนำเข้าที่มีความสำคัญในการนำมาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของ กทท. เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการมองลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric) ซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินธุรกิจให้สามารถครองใจลูกค้าได้ แต่ที่ผ่านมา ผลสำรวจ วิจัย เกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงาน การท่าเรือฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสารและการปฏิบัติของผู้นำองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึง การนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1. จัดทำ TOR และนำเสนอผู้บริหารให้ ความเห็นชอบ พร้อมทั้งขอจัดสรรงบประมาณการจัดจ้างฯ
2. ขออนุมัติจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง
3. ที่ปรึกษาเสนอแผนการดำเนินงาน และร่างแบบสอบถาม
4. ที่ปรึกษาฯลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท.
5. ที่ปรึกษารวบรวมและวิเคราะห์ผลการสำรวจ
6. จัดบรรยายสรุปผลการสำรวจฯ ให้คณะ ผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องทราบ ไม่น้อยกว่า 100 คน
8. สรุปผลความพึงพอใจลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท. เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
การสำรวจความพึงพอใจลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทท.	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	42.000	กธต. ฝพต. และ คณะกรรมการตรวจ รับพัสดุ

* - สามารถเพิ่มตารางปีงบประมาณ หากแผนงานครอบคลุมระยะเวลามากกว่าปีงบประมาณ 2569 หรือเริ่มดำเนินงานก่อนปีงบประมาณ 2565
- กรณีที่ไม่ใช้งบประมาณ แต่มีการดำเนินงาน กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ในปีที่ดำเนินงานด้วย

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

(ระบุเป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการที่สามารถดำเนินการได้สำเร็จรายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.0
- ปีงบประมาณ 2567 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.1
- ปีงบประมาณ 2568 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.2
- ปีงบประมาณ 2569 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.3
- ปีงบประมาณ 2570 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.4

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการ และความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การดำเนินงานตามโครงการสำรวจความพึงพอใจดำเนินการครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท. และมีการนำผลที่ได้จากการสำรวจมาจัดทำแผนตอบสนองความต้องการของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	สามารถใช้ข้อมูลจากผลการสำรวจฯ เพื่อการพัฒนา ปรับปรุงการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการและ ความคาดหวังของลูกค้า
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ (อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

ไม่มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ เนื่องจากการดำเนินการส่งเสริมการตลาดไม่มีการลงทุน

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 42.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 42.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ (กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			

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)			
จัดซื้อจัดจ้างล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด	M3	AL4	12	คัดเลือกคณะกรรมการจัดจ้างพัสดุฯ ให้เหมาะสมกับเนื้อหา งาน และจัดทำ TOR ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของ กทท.	จัดซื้อจัดจ้างล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด	M3
ได้ผู้รับจ้างที่ไม่มีศักยภาพตรงตามความต้องการของโครงการ	M3	AL4	12	เปิดกว้างให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมเสนอราคาได้อย่างหลากหลาย	-	9
การดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ ล่าช้า ไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด	E3	AL4	12	จัดทำแผนการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมย่อย พร้อมกำหนดส่งงานอย่างละเอียด	-	9
คุณภาพงานของที่ปรึกษาไม่เป็นไปตามข้อกำหนดใน TOR	E3	AL4	12	คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ติดตามการดำเนินงานของที่ปรึกษาฯ อย่างสม่ำเสมอ	-	9
ผลสำเร็จของโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตามผลการดำเนินงาน แผนปรับปรุงการให้บริการทุกไตรมาส	-	9

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
 โครงการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.
 หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

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

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการบริหารจัดการการทำเรือระหว่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ โดยบริหารกิจการท่าเรือหลักของประเทศ ๒ 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 วิจัยฯ เกี่ยวกับความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ กทท. ยังไม่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาวของแต่ละท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท. เท่าที่ควร ดังนั้น ผลจากการสำรวจความพึงพอใจฯ ควรจะนำมาเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการของ กทท. อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ กทท. จะต้องตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ อาทิ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือ ลูกค้า ชุมชนรอบท่าเรือ ผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ ลูกจ้าง (Outsource) ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานกิจการของ กทท. การถ่ายทอด การสื่อสาร และการปฏิบัติของผู้นำองค์กร ความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ รวมถึง การนำความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1. สรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ
2. จัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงานมายัง ฝพต.
3. ติดตามผลการดำเนินงานการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.ปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการของแต่ละหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)
4. รวบรวมผลการดำเนินงานการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จากศูนย์ EVM ที่เกี่ยวข้อง เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบและให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2570

(ระบุปีงบประมาณที่เริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดการดำเนินโครงการ)

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. สรุปประเด็นสำคัญในการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. เสนอฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อรับทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	-	กธต.ฝพต.
2. จัดทำแผนการปรับปรุงและยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. พร้อมขอเห็นชอบตามสายงาน ก่อนส่งแผนงานการดำเนินงาน มายัง ฝพต.	✓	✓	✓	✓	✓	-	ทุกหน่วยงานของ กทท. ศูนย์ EVM ทกท. ทลฉ. และสายสนับสนุน
3. ติดตามผลการดำเนินงานการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท.ปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการของแต่ละหน่วยงาน กทท. ที่เกี่ยวข้อง โดยรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดให้ (รายไตรมาส)	✓	✓	✓	✓	✓	-	กธต.ฝพต.
4. รวบรวมผลการดำเนินงานการปรับปรุง และยกระดับคุณภาพการให้บริการลูกค้า กทท. จากศูนย์ EVM ที่เกี่ยวข้อง เสนอฝ่ายบริหาร กทท. (รายปี) เพื่อรับทราบและให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมในการดำเนินงานของ กทท.	✓	✓	✓	✓	✓	-	กธต.ฝพต.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

(ระบุเป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการที่สามารถดำเนินการได้สำเร็จรายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.0
- ปีงบประมาณ 2567 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.1
- ปีงบประมาณ 2568 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.2
- ปีงบประมาณ 2569 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.3
- ปีงบประมาณ 2570 : ระดับความพึงพอใจลูกค้า = 4.4

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการ และความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การดำเนินงานตามโครงการสามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ได้

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	การพัฒนาปรับปรุงการให้บริการตามโครงการ สามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	
การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันและคู่แข่ง	
โอกาสในการเกิดสินค้า/บริการทดแทน	

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการด้านการเงิน

3.1 ระบุสมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ (อาทิ WACC / อัตราแลกเปลี่ยน / สมมติฐานทางด้านรายได้ ค่าใช้จ่าย และอื่นๆ)

ไม่มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ เนื่องจากการดำเนินการส่งเสริมการตลาดไม่มีการลงทุน

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)

(ทั้งนี้ ผู้บริหารที่รับผิดชอบแผนงาน/โครงการ ผง. และ ผก. จะร่วมพิจารณา เพื่อจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และแหล่งที่มาของ เงินลงทุนอีกครั้ง ก่อนนำร่างแผนวิสาหกิจฯ เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท.)

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
การวางแผนการ ปรับปรุงและ ยกระดับคุณภาพ บริการของ กทท. ไม่ตรงตามความ ต้องการของลูกค้า	M3	AL5	15	นำผลการสำรวจ ความพึงพอใจ มา ใช้เป็นปัจจัยนำเข้า ในการจัดทำแผนฯ และเสนอคณะ กรรมฝ่ายบริหาร กทท. ให้ความ เห็นชอบ	-	9
ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับ ความคืบหน้าของ การดำเนินโครงการ ที่เพียงพอหรือ ทันต่อเหตุการณ์	M3	AL4	12	ฝพต. ให้ หน่วยงานต้น สังกัดรายงานผล การดำเนินงานลง ในแบบฟอร์มทุก ไตรมาส	-	9
ไม่มีการรายงาน ความผิดปกติ ปัญหา อุปสรรค ในการดำเนินงาน แก่ผู้เกี่ยวข้อง ทราบ	E3	AL4	12	ฝพต. รวบรวมผล การดำเนินงาน และปัญหา/ อุปสรรค เสนอต่อ คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร กทท. เป็นรายไตรมาส	-	9
การรายงานผล การดำเนินงาน ล่าช้า	E3	AL4	12	ฝพต. จัดทำ แบบฟอร์มสำหรับ การรายงานผลการ ดำเนินงานตามแผน ฯ ส่งให้หน่วยงาน ต้นสังกัด รายงาน กลับมาทุกไตรมาส	-	9
ผลสำเร็จของ โครงการไม่เป็นไป ตามเป้าหมาย	M4	C4	16	เพิ่มการติดตามผล การดำเนินงานแผน ปรับปรุงการ ให้บริการทุกไตร มาส	-	9

ผู้ประสานงาน : นางวินิตา บุนนาค

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

โทร. : 5386

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
 กับท่าเรือหรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด
 เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและ
 เดบิตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.2 : พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

1.2 หลักการและเหตุผล

ตามมติคณะกรรมการ กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2559 มีมติเห็นชอบ
 การใช้พื้นที่หลังท่า โดยแบ่งส่วน (Zoning) ออกเป็น 7 โซน มีพื้นที่ทั้งหมด 6,341 ไร่ ในส่วนพื้นที่โซน 6 พื้นที่
 สำหรับชุมชนและสันหนากการ มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ ปัจจุบันมีผู้เช่าใช้ระยะยาว 2 ราย ได้แก่ บริษัท
 บริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (GENGO) จำนวน 15 ไร่ และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำนวน
 209 ไร่ พื้นที่ว่างคงเหลือประมาณ 375 ไร่ แต่ยังมีพื้นที่บางส่วนของราษฎรบุกรุกอาศัยอยู่ประมาณ 229 ราย เป็นกลุ่ม
 ที่มีเอกสารสิทธิ จำนวน 127 ราย และกลุ่มที่อยู่ในที่สาธารณะ จำนวน 102 ราย รวมทั้งมีวัดแหลมฉบังเดิม
 และโรงเรียนวัดแหลมฉบังอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว

ดังนั้น กทท. จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ และสำรวจข้อมูล
 ผู้บุกรุกรายเดิมและรายใหม่ให้เป็นปัจจุบัน เพื่อพิจารณาออกแบบการใช้พื้นที่ (Redesign) เพื่อแก้ปัญหาราษฎร
 ผู้บุกรุกไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการเป็นชุมชนแออัดส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งเพื่อรองรับกิจกรรมสันหนากการที่จะต้อง
 มีไว้สำหรับรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ของ ทลท.

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

-

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2567

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการ ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โซนที่ 6									ท่าเรือ แหลมฉบัง
1. ประกาศแผนการจัดจ้าง				✓					
2. ร่าง TOR จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง				✓					
3. จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง				✓					
4. ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาแนวทาง				10.00				10.00	
5. คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบผลการศึกษา แนวทาง				✓					

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ โชนที่ 6

- ปีงบประมาณ 2567 : ประกาศแผนการจัดจ้าง
 - : ร่าง TOR จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง
 - : จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง
 - : ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาแนวทาง
 - : คณะกรรมการ กทท. เห็นชอบผลการศึกษาแนวทาง

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 : 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	ค่าใช้จ่าย ในการฝึกอบรม
-	-	-	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 ปรึกษาฯ	4	3	12	- ตั้งคณะทำงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - จัดทำร่าง TOR ให้ถูกต้องและรัดกุมมากที่สุด	-	3x2

ผู้ประสานงาน : นางสาวนัฐอนันดา จินดาพงศ์เจริญ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองแผนงาน

โทร. : 22 133

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อนำพื้นที่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลให้เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
 กับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารูปแบบและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาดเพื่อ
 แสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ 2.2 : พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. มีพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 2,353.2 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้
 ในกิจการท่าเรือกรุงเทพ 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 หากนำพื้นที่มาคิด
 ผลตอบแทนจะเห็นได้ว่า มีพื้นที่ก่อให้เกิดรายได้ จำนวน 1,619.95 ไร่ และพื้นที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้
 จำนวน 733.25 ไร่

ที่ผ่านมา กทท. ได้คำนึงถึงศักยภาพและความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์พื้นที่นอกเขต
 รั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ให้ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม โดยได้มีการปรับอัตราค่าเช่าและ
 ค่าธรรมเนียมใหม่ให้มีความสอดคล้องกับมูลค่าของทรัพย์สินที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นและมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่
 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป จึงทำให้ กทท. มีอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) เฉพาะพื้นที่นอกเขตรั้ว
 ศุลกากรท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้น ดังนี้

ปีงบประมาณ	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ROA (%)	1.53	1.54	1.56	1.69	2.90	3.15

ปัจจุบัน กทท. มีแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่โดยการจัดตั้งบริษัทในเครือเพื่อบริหารสินทรัพย์
 ของ กทท. เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มรายได้
 จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้มีผลตอบแทนที่เหมาะสมต่อมูลค่าที่ดินตามกลไกราคาตลาด ซึ่งปัจจุบัน
 อยู่ระหว่างการแก้ไข พ.ร.บ. การท่าเรือฯ เพื่อให้บริษัทในเครือสามารถนำพื้นที่ไปพัฒนาเชิงพาณิชย์โดยไม่ติด
 ขอกฎหมายตามขอบเขตวัตถุประสงค์ของ กทท. (โดยมีระยะเวลาประมาณ 2 ปี) ซึ่งภายหลังจากการแก้ไข
 พ.ร.บ. การท่าเรือฯ แล้วเสร็จ กทท. จะดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร.
 กำหนดต่อไป

ดังนั้น ในระหว่างรอการแก้ไขพระราชบัญญัติ กทท. พ.ศ. 2494 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
 เพื่อดำเนินการจัดตั้งบริษัทในเครือ จึงมีแผนที่จะนำพื้นที่แปลงใหญ่ที่มีศักยภาพมาเปิดประมูลเพื่อสรรหา
 เอกชนมาเช่าใช้ประโยชน์ คือ พื้นที่ 17 ไร่ บริเวณด้านข้างตึก กทท. และพื้นที่ 15 ไร่ บริเวณโกดังสเตเดียม
 กทท. ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้เช่าใช้สามารถนำมาพัฒนาได้ จึงนำมาเป็นพื้นที่นำร่องในการเปิด

ประมวลเพื่อสรรหาเอกชนมาพัฒนาโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพของ กทท. เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม โดยการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด และให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขในการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ พร้อมทั้งสนับสนุนการดำเนินการคัดเลือกเอกชนมาพัฒนาโครงการโดยวิธีการเปิดประมูล

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- ปีงบประมาณ 2565 – 2566 : - ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) และของงบประมาณ พร้อมทั้งคณะกรรมการฯ จัดทำร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR)
- จ้างที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมทั้งให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขในการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่

ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อมาพัฒนาโครงการ โดยวิธีการเปิดประมูล

ปีงบประมาณ 2568 - 2570 : ดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 25670	รวม	
1. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ 2560	✓	✓						
1.1 ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) และของงบประมาณ พร้อมทั้งคณะกรรมการฯ จัดทำร่างขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR)	✓							
1.2 จ้างที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์มาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมทั้งให้คำปรึกษาและกำหนดเงื่อนไขในการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่		5.000					5.000	ฝพต.
2. ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อมาพัฒนาโครงการ โดยวิธีการเปิดประมูล			✓					ฝพต.
3. ดำเนินการเสนอขอจัดตั้งบริษัทในเครือตามหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด				✓	✓	✓		ฝพต.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565-2566 : คณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการให้เช่า เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการให้เช่าสินทรัพย์ในอัตราที่สมเหตุสมผลเป็นไปตามกลไกตลาด พร้อมการกำหนดเงื่อนไขการสรรหาเอกชนมาเช่าพื้นที่ (ร่างประกาศเชิญชวน/ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน/ร่างสัญญาเอกชนร่วมลงทุน)
- ปีงบประมาณ 2567 : ได้เอกชนที่ผ่านการคัดเลือกโดยวิธีการเปิดประมูลมาลงนามในสัญญาเพื่อมาพัฒนาโครงการ
- ปีงบประมาณ 2568-2570 : เปิดดำเนินการบริษัทในเครือเพื่อพัฒนาสินทรัพย์ของ กทท.

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 5 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 5 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการล้านบาท

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
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลังโดยมีรายละเอียดดังนี้

1) อัตรากำลังที่ต้องการ

ที่	ตำแหน่ง	จำนวน อัตรากำลัง ที่ต้องการ	ปีงบประมาณ	พนักงานตามกรอบอัตรากำลัง			ต้องการเพิ่ม*	
				อัตราตาม โครงสร้างปัจจุบัน	อัตรากำลัง ส่วนขาด	ต้องการเพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้างOutsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
.....
- Outsource
.....

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยงที่ หลงเหลือหลัง การจัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
เอกชนที่สนใจเข้าร่วมประมูลอาจมีคุณสมบัติที่ยังไม่เหมาะสมหรือไม่มีการประสบการณ์ในการนำพื้นที่ไปพัฒนาตามแนวทางที่ กทท. กำหนด	M3	A15	M3x15=45	- จัดสัมมนาประเมินความสนใจ (Market Sounding) ของเอกชนผู้ลงทุนที่มีศักยภาพหรือมีความเป็นมืออาชีพ เพื่อดึงดูดให้เข้ามาประมูลพื้นที่ของ กทท.	-	2x3=6
ผลตอบแทนจากการเปิดประมูลพื้นที่ที่ กทท. ได้รับเป็นอัตราที่ไม่เหมาะสม	M3	L4	M3x4=12	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามาศึกษาความเหมาะสมด้านการเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดที่ กทท. ควรได้รับการเปิดประมูลพื้นที่	-	2x1=2

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
การพัฒนาโครงการของเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกอาจไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	E3	AI5	E3xAI5=15	- จ้างผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษามาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนในการเปิดประมูลพร้อมทั้งให้คำปรึกษากับ กทท. ในการพิจารณาคัดเลือกเอกชน - ในการคัดเลือกเอกชนควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผง. กม. และ ผช. เข้าร่วมเป็นผู้แทนในการคัดเลือก - การจัดทำสัญญาเช่า ควรระบุความรับผิดชอบในกรณีที่เอกชนไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ตามแผนที่กำหนด	-	2x2=4
การพัฒนาโครงการไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./คณะกรรมการ กทท.	M3	P3	M3xP3=9	- การเตรียมความพร้อมข้อมูลตอบในประเด็นต่างๆที่เป็นความเสี่ยงที่ทำให้ไม่ได้รับความเห็นชอบในการพัฒนาโครงการและนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท./คณะกรรมการ กทท.	-	1x1=1
การพัฒนาโครงการอาจไม่ประสบความสำเร็จโดยมีคู่แข่งทางธุรกิจมากมาย	M3	AL3	M3xAL3=9	- วางแผนระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด - ออกแบบรูปแบบการพัฒนาพื้นที่และอาคารให้เหมาะสมและสอดคล้องกับทิศทางของสังคมและตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย - วิเคราะห์และทบทวนผลการคาดการณ์ความต้องการของตลาดและจำนวน รวมถึงทิศทางการพัฒนาของคู่แข่งทางธุรกิจ - ขยายกลุ่มลูกค้าเป้าหมายให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายเพื่อกระจายความเสี่ยง - ทบทวนแผนการลงทุนและกรอบงบประมาณการลงทุนของทุกปีอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับสถานการณ์แข่งขันของแต่ละธุรกิจในพื้นที่	-	1x1=1

ผู้ประสานงาน : นางสาวปานหทัย นิติลัทธิ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ

โทร. : 5309

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566 - 2570 ของ กทท.
โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายพัฒนารุทกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 | : รักษาส่วนแบ่งทางการตลาด พร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือธุรกิจใหม่เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กร |
| ยุทธศาสตร์ที่ 2 | : พัฒนารุทกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 | : สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน |

1.2 หลักการและเหตุผล

ในปี 2561 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจ้างที่ปรึกษาศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยทบทุนโครงการ Dry Port ในภาพรวมของประเทศว่าพื้นที่ใดมีความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเรือบก สำหรับรองรับรวบรวม และกระจายสินค้า รวมถึงกำหนดผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ซึ่งจากผลการศึกษา ที่ปรึกษา (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 อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2570

ในปี 2563 สนข. ได้เสนอแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. วันที่ 5 ตุลาคม 2563 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้เสนอแนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2563 โดยมีนายกรัฐมนตรีนั่งเป็นประธาน 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 กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกันเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือบก

เพื่อให้เป็นไปตามมติข้างต้น ในปี 2564 และปี 2565 กทท. ได้ดำเนินการโดยจัดทำแนวทางการพัฒนาท่าเรือบก และหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่เป้าหมาย ซึ่งทั้ง 3 พื้นที่ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมพิจารณาและเตรียมการสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเชิงพาณิชย์ และเป็นไปตามวัตถุประสงค์

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

จังหวัด	จ.ขอนแก่น	จ.นครราชสีมา	จ.ฉะเชิงเทรา
ปี พ.ศ.			
2566	- ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง - ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ - เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	- จัดทำบันทึกขอความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา พร้อมขออนุมัติงบประมาณ - ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาตาม พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. 2560 - ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง	- ประชุมพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของจังหวัดฉะเชิงเทรา - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)
2567	- เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2566) - ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา - เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	- จัดทำบันทึกขอความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา พร้อมขออนุมัติงบประมาณ - ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาตาม พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. 2560 - ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้าง - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)

จังหวัด	จ.ขอนแก่น	จ.นครราชสีมา	จ.ฉะเชิงเทรา
ปี พ.ศ.			
2568	- ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2567) - ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2567) - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	- เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2567) - ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา - ดำเนินการแก้ไขสิ่งผังเมือง เพื่อนำพื้นที่มาพัฒนาตามวัตถุประสงค์ - ดำเนินการบรรจุโครงการฯ ในแผนพัฒนาพื้นที่ EEC - เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (PPP EEC Track) - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชน ในพื้นที่ (Information Operation : IO)
2569	ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1	- ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2568) - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	- ดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษฯ - ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)
2570	ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อเนื่องจากปี 2569) จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน และเปิดให้บริการระยะที่ 1	ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1	- ดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 (ต่อเนื่องจากปี 2569) - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
2571		ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อเนื่องจากปี 2570) จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน และเปิดให้บริการระยะที่ 1	ดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1
2572			ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อเนื่องจากปี 2571) จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน และเปิดให้บริการระยะที่ 1

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 – 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

1.5.1 การพัฒนาท่าเรือบกในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์	17.000					17.000	ฝพต.
2. เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	✓	✓					ฝพต.
3. การคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนพ.ศ. 2562		✓	✓				ฝพต.
4. การสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)		5.000				5.000	ฝพต.
5 การเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562		✓	3,040.000 (15.000)			3,055.000	กม./ฝพต.
6. เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)			100.000			100.00	เอกชน
Detail Design : 80.000 ลบ. EIA : 20.000 ลบ.							
7. ก่อสร้างควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 7.1 ค่าปรับสภาพที่ดิน (630 ลบ.) 7.2 ค่าก่อสร้างอาคารและโครงสร้างพื้นฐาน (2,700.000 ลบ.) 7.3 ค่าอุปกรณ์ในการดำเนินงาน (980.000 ลบ.) 7.4 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง (80.000 ลบ.)				2,200.000	2,190.000	4,390.00	ฝช./เอกชน
8. เปิดให้บริการระยะที่ 1					✓	-	
รวม	17.000	5.000	3,155.000	2,200.000	2,190.000	7,567.000	

1.5.2 การพัฒนาท่าเรือบกในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	
1. ขอความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา พร้อมขออนุมัติงบประมาณ	✓						ฝพต.
2. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา ตาม พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. 2560	✓						ฝพต.
3. ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา		15.000					ฝพต.
4. การสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)		3.000	2.000				ฝพต.
5. เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562		✓	✓				ฝพต.
6. การคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนพ.ศ. 2562			✓				ฝพต.
7. การเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562			✓	3,140.00 (15.00)			กม./ฝพต.
8. เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)				100.00			เอกชน
				Detail Design : 80.000 ลบ. EIA : 20.000 ลบ.			
9. ก่อสร้างควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 9.1 ค่าปรับสภาพที่ดิน (740.000 ลบ.) 9.2 ค่าก่อสร้างอาคารและโครงสร้างพื้นฐาน (2,700.000 ลบ.) 9.3 ค่าอุปกรณ์ในการดำเนินงาน (980.000 ลบ.) 9.4 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง (80.000 ลบ.)					2,000.000	2,500.000	ฝช./ เอกชน
10. เปิดให้บริการระยะที่ 1						✓	-
รวม	-	18.000	2.000	3,255.000	2,000.000	2,500.000	7,775.000

1.5.3 การพัฒนาท่าเรือบกในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	รวม	
1. ประชุมพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของจังหวัดฉะเชิงเทรา	✓								ฝพต.
2. การสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	2.000	1.000	1.000	1.000				5.000	ฝพต.
3. ขอความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดฉะเชิงเทรา พร้อมขออนุมัติงบประมาณ		✓							ฝพต.
4. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคำแนะนำโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดฉะเชิงเทรา ตาม พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. 2560		✓							ฝพต.
5. ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดฉะเชิงเทรา			15.000					15.000	ฝพต.
6. ดำเนินการแก้ไขผังเมืองเพื่อนำพื้นที่มาพัฒนาตามวัตถุประสงค์			✓						
7. ดำเนินการบรรจุโครงการฯ ในแผนพัฒนาพื้นที่ EEC			✓						
6. เสนอโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (PPP EEC Track)			✓						ฝพต.
7. การคัดเลือกเอกชนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจฯ				✓					ฝพต.
8. การเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562				✓	489.010 (15.000)			504.010	กม./ฝพต.
9. เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)					88.000			88.000	เอกชน
						Detail Design : 68.000 ลบ. EIA : 20.000 ลบ.			
10. ก่อสร้างควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1 จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน						5,749.480	5,749.480	11,498.960	ฝช./เอกชน
11. เปิดให้บริการระยะที่ 1							✓	-	
รวม	2.000	1.000	6.000	1.000	592.010	5,749.480	5,749.480	12,110.970	
รวมทั้ง 3 โครงการ	19.000	24.000	3,173.000	5,456.000	4,782.010	8,249.480	5,749.480	27,452.970	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

จังหวัด	จ.ขอนแก่น	จ.นครราชสีมา	จ.ฉะเชิงเทรา
ปี พ.ศ.			
2566	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์แล้วเสร็จ - เสนอโครงการต่อ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	- ได้รับความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา พร้อมอนุมัติงบประมาณ - ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้างแล้วเสร็จ	- ได้ข้อสรุปพื้นที่ที่ใช้สำหรับพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทรา
2567	- คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการฯ - เริ่มดำเนินการคัดเลือกเอกชนตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 - เริ่มดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาแล้วเสร็จ	- ได้รับความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา พร้อมอนุมัติงบประมาณ - ที่ปรึกษาลงนามในสัญญาจ้างแล้วเสร็จ
2568	- ได้เอกชนที่ได้รับการคัดเลือก - ดำเนินการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ	- คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการฯ - ได้เอกชนที่ได้รับการคัดเลือก - เริ่มดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราแล้วเสร็จ - แก้ไขสีผังเมืองและบรรจุโครงการฯ ในแผนพัฒนาพื้นที่ EEC แล้วเสร็จ - คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้ความเห็นชอบหลักการโครงการฯ
2569	เริ่มดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1	- ดำเนินการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ	- ได้เอกชนที่ได้รับการคัดเลือก - เริ่มดำเนินการตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
2570	เปิดให้บริการระยะที่ 1	เริ่มดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1	- ดำเนินการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ - เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ
2571		เปิดให้บริการระยะที่ 1	เริ่มดำเนินการก่อสร้างระยะที่ 1
2572			เปิดให้บริการระยะที่ 1

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาโครงการท่าเรือบก (Dry Port) สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้า - ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ เกิดการประหยัดพลังงานที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ ลดอุบัติเหตุและความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งทางถนน ลดปัญหาด้านมลพิษ และประหยัดค่าบำรุงรักษาถนนจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟอีกทั้งยังทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ เป็นการบรรเทาความแออัด

ด้านการจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมสนับสนุน เช่น การนำสินค้าเข้ามาบรรจุหรือเปิดตู้สินค้าในเขตท่าเรือ และลดพื้นที่ในการกองเก็บตู้สินค้าเปล่าภายในเขตท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบังนอกจากนี้ยังทำให้เกิดการจ้างงานขึ้นภายในท่าเรือบรรทุกถึงธุรกรรมด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ อีกด้วย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/ โอกาสในการเติบโต	- ตั้งอยู่ในบริเวณหรือใกล้กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งไปสู่ระบบรางมีระบบรางเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือและมีบริการขนส่งสินค้าที่แน่นอนระบบขนถ่ายสินค้า หักรถจักร และเครื่อเกี่ยวพันต่อความต้องการ - มีพื้นที่ใหญ่เพียงพอเพื่อรองรับการขยายในอนาคต - สามารถเข้าถึงท่าเรือและท่าอากาศยาน - มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงได้หลากหลายรูปแบบการขนส่ง - มีการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง - ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย - สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้งทางด้านปริมาณและความหลากหลายของบริการ - ใกล้กับแหล่งผลิตสินค้าการบริโภคสินค้าและแรงงาน - มีความร่วมมือในลักษณะเป็นพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างภาครัฐและเอกชน
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/ แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อ เข้าใช้บริการ	พฤติกรรมผู้ใช้บริการมีความซับซ้อนและสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ให้บริการมากขึ้น โดยต้องการทั้งบริการที่มีราคาถูก คุณภาพดี สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างรวดเร็วและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ผู้ให้บริการต้องพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่องให้สามารถเสนอบริการที่มีความยืดหยุ่น (Flexibility) สูง สามารถปรับเปลี่ยนตามอุปสงค์ของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว และเป็นแบบ One Stop Service ด้วยระดับต้นทุนที่แข่งขันได้ จึงจะอยู่รอดได้ในสภาพการแข่งขันทางธุรกิจที่อยู่ในระดับรุนแรง
การวิเคราะห์ สภาพการ แข่งขันและ คู่แข่ง	แรงผลักดันจากคู่แข่งที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมมีระดับสูง ด้วยสถานะตลาดที่มีการเปิดกว้างให้มีการแข่งขันอย่างเสรี และเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก ทำให้การแข่งขันที่มีอยู่เดิมมีสภาพรุนแรง โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกที่มีไอซีดีลาดกระบังเป็นคู่แข่งสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อผลประโยชน์
โอกาสในการ เกิดสินค้า/ บริการทดแทน	สถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียงกับท่าเรือบก ได้แก่ ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) และคลังสินค้าของผู้ประกอบการ เอกชนที่อยู่ภายนอกท่าเรือบก สามารถใช้ทดแทนบริการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าของท่าเรือบกได้ แต่ทั้งนี้บริการทั้ง 2 อย่างยังไม่สามารถทดแทนท่าเรือบกได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากไม่มีการให้บริการตรวจสอบปล่อยสินค้าและการดำเนินพิธีการศุลกากรในกระบวนการนำเข้า-ส่งออก อย่างไรก็ตาม ลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการทดแทนตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยไปรับบริการตรวจสอบปล่อยสินค้าและดำเนินพิธีการศุลกากรที่ท่าเรือโดยตรง ซึ่งทำให้บริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้อยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ท่าเรือบกไม่สามารถให้บริการที่ครบถ้วน ณ จุดเดียวแบบ One Stop Service

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 งบประมาณรวมทั้งโครงการจำนวน (3 พื้นที่) 27,452.97 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ จำนวน 395.000 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ จำนวน 27,057.970 ล้านบาท

หมายเหตุ : จากผลการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ 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
- ☐ มีการเพิ่มอัตรากำลังโดยมีรายละเอียดดังนี้

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	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยงที่ หลงเหลือ หลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. ประชาชนในพื้นที่ เกิดการต่อต้าน ทำให้ไม่สามารถ จัดหาที่ดินได้	M5	J4	5x4=20	ดำเนินการสร้างความเข้าใจกับ ประชาชนในพื้นที่ (Information Operation : IO)	5.0	3x2=6
2. ข้อผิดพลาดที่ เกิดขึ้นจากการ ออกแบบและ ก่อสร้างโครงการ	M3	D3	3x3=9	บูรณาการด้านการวางแผนการปฏิบัติการ ก่อสร้าง และควบคุมการดำเนินงาน อย่างเป็นระบบ	-	1x1=1
3. ความล่าช้าในการ ส่งมอบงาน	E3	J4	3x4=12	ให้ความสำคัญกับการวางแผนการ ก่อสร้าง และการตรวจสอบและติดตาม ความคืบหน้าของโครงการอย่างสม่ำเสมอ	-	2x1=2
4. รูปแบบการคัดเลือก เอกชนสำหรับการ ร่วมทุน PPP ที่ไม่ เหมาะสม	E4	AC4	4x4=16	ดำเนินการศึกษาเอกชนที่มีความ เหมาะสม และวางแผนอย่างรอบคอบ ในการดำเนินการประมูลและคัดเลือก เอกชน	-	2x2=4
5. ความเปลี่ยนแปลง ด้านนโยบายและ กฎหมาย	E3	AH3	3x3=9	ประสานงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ที่เป็นผู้กำหนดนโยบายและ กฎระเบียบอย่างต่อเนื่อง	-	2x1=2
6. ความล้าสมัยของ อุปกรณ์และ เทคโนโลยีต่างๆ	K3	W4	3x4=12	พิจารณาเลือกใช้อุปกรณ์และ เครื่องมือ หรือการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกต่างๆ ควรจะต้องมีการ วางแผน โดยพิจารณาเลือกใช้ระบบ ต่างๆ ที่มีความยืดหยุ่น สามารถ พัฒนาและปรับปรุงได้ในอนาคต	-	1x2=2
7. คุณภาพในการ ให้บริการที่ไม่ เหมาะสม	M3	B3	3x3=9	จัดจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจ มีประสบการณ์ที่เหมาะสมและ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการด้านท่าเรือบก หรือลานตู้สินค้า ในการเข้ามา ประสานงานและแก้ไขปัญหาได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	-	1x2=2

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความ เสี่ยงที่ หลงเหลือ หลังการ จัดการ ความเสี่ยง (L x I)
	โอกาส ที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความ เสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
8. ปริมาณ ผู้ใช้บริการที่ต่ำ กว่าที่ควรจะเป็น	M4	C4	4x4=16	ดำเนินการพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่อ อำนวยความสะดวกและเพิ่มมูลค่าของ กิจกรรมภายในท่าเรือบกให้กับ ผู้ใช้บริการ	-	2x2=4

หมายเหตุ : การพัฒนาโครงการได้อ้างอิงจากผลการศึกษาศึกษาการจัดการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่
การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคและโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC ของ สนข.
แต่สำหรับทรัพยากรบุคคล ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะต้องรอให้การพัฒนาโครงการมีความชัดเจน และความเป็นไปได้ของ
โครงการด้านการเงินขึ้นอยู่กับรูปแบบการลงทุน ซึ่งจะต้องจ้างที่ปรึกษามาศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ
ในขั้นตอนเสนอโครงการเพื่อร่วมลงทุนกับเอกชนต่อไป

ผู้ประสานงาน : นางสาวปานหทัย นิติลัทธิ

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ

โทร. 5309

ยุทธศาสตร์ที่ 3

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.

โครงการการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
 หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายการเงินและบัญชี

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3	: เพิ่มศักยภาพการบริหารการเงิน การลงทุนที่รองรับการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีมาตรฐาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3	: พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน
กลยุทธ์ที่ 3.1	: วางแผนและพัฒนาการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ฝ่ายการเงินและบัญชี (ผง.) เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ การกิจและกลยุทธ์ของ กทท. ซึ่งการศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ เป็นแผนงานหนึ่งที่ ผง. วางแผนที่จะพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการการเงินและบัญชีให้ทันสมัย เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนกระบวนการบริหารจัดการการเงินและบัญชี ให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งเน้นในเรื่องการบริหารจัดการรายได้และค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน การวางแผนและติดตามงบประมาณ การประเมินความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากรต่างๆ ขององค์กรให้เกิดประโยชน์ การสร้างระบบจัดการฐานข้อมูล รวบรวมข้อมูลที่มีรูปแบบหลากหลายและแตกต่างกันให้เป็นเอกภาพในรูปแบบ Online Real-Time รวมทั้งการพัฒนา e-Services ตรวจสอบสถานะเพื่อประเมินรายได้และชำระหนี้ มีการประเมินผลเพื่อการตัดสินใจด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ

การพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะดังกล่าว จะส่งผลให้การบริหารจัดการการเงินและบัญชีมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และการใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐาน กลยุทธ์ : 3.1 วางแผนและพัฒนาการเงินการลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ได้อีกต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

1. ตั้งคณะทำงานศึกษาออกแบบระบบงานการพัฒนากิจการการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
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	ปี 2570	รวม	
1 จัดทำคำขอตั้งงบประมาณเพื่อมาดำเนินการจ้างที่ปรึกษา	✓							
2 จัดทำบันทึกตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR)	✓							ผง.
3 จัดทำขอบเขตการดำเนินงานโดยละเอียด (TOR) และขอความเห็นชอบ (TOR)	✓							ผง.
4 จัดจ้างที่ปรึกษา ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560	✓							ผง.
5 การดำเนินงานของที่ปรึกษา (ระยะเวลาการศึกษา 360 วัน)	1.000	9.000					10.000	ผง.
6 จัดหาระบบ			✓	✓			N/A	ผทส./ผง.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2565 : ได้ที่ปรึกษานานการศึกษาดูแบบระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
- ปีงบประมาณ 2566 : ได้ขอบเขตงานของการศึกษาดูแบบระบบงานการพัฒนาระบบการเงินและบัญชีด้วยระบบเทคโนโลยีแบบอัจฉริยะ
- 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 - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ 10.000 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2565 : 1.000 ล้านบาท และ ปีงบประมาณ 2566 : 9.000 ล้านบาท)

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ (กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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)			
ความล่าช้าในการ ส่งมอบงานของ บริษัทที่ปรึกษา	E(3)	U(3)	$3 \times 3 = 9$	ตรวจสอบและ ติดตามความ คืบหน้าของ แผนการ ดำเนินงานอย่าง สม่ำเสมอ	-	$1 \times 2 = 2$

ผู้ประสานงาน : นายวิชัย หทัยวุฒิปันธุ์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักบัญชี

โทร. : 5503

ยุทธศาสตร์ที่ 4

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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 โดยการพัฒนาบบพื้นฐานในการปฏิบัติงานต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ให้เป็นระบบท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) ที่มีมาตรฐานสากล ซึ่งจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรในการแข่งขันในธุรกิจท่าเรือ

ระบบประตูอัตโนมัติ (Gate Automation) เป็นระบบงานหนึ่งที่เป็นพื้นฐานของระบบท่าเรืออัตโนมัติ โดยจะติดตั้งระบบและอุปกรณ์ ณ ประตูเข้า-ออกจุดต่าง ๆ ของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อใช้ในการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกเขตรั้วศุลกากรตามมาตรฐานความปลอดภัย ISPS CODE นอกจากนี้ ระบบมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของ กทท. เช่น ระบบ e-Payment, ระบบ CTMS, ระบบ VCMS เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการในการตรวจสอบข้อมูลสินค้า/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 ช่วยลดข้อผิดพลาดจากการรั่วไหลข้อมูลตู้สินค้าที่ผิดพลาด 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.ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓					ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2.ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง		✓					
3.พัฒนาโปรแกรมระบบประตูอัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ			39.483	223.737		263.220	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : ดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2565-2566 : พัฒนาโปรแกรม ทดสอบระบบ ผังอบรมการใช้งานระบบ 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 - สามารถวางแผนบริหารจัดการเครื่องมือทุ่นแรงในการขนถ่ายได้ดีขึ้นเนื่องจากการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ CTMS - เพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคลและยานพาหนะที่เข้าออกเขตเรือศุลกากร - ป้องกันการขนตู้สินค้า/สินค้า ผิดรายการซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสินค้าซึ่งมีมูลค่าสูง - ยกกระตือรือร้นรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISPS CODE และสามารถลดเวลาในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ลงได้

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	การนำระบบทันสมัยอัตโนมัติมาใช้งานเพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการให้บริการ
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูดลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	มีการปรับปรุงการให้บริการโดยนำระบบทันสมัยอัตโนมัติให้บริการเพื่อเพิ่มภาพลักษณ์ ทำให้ผู้นำเข้าและส่งออก สินค้า ผู้ประกอบการรถบรรทุก 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 : 263.220 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 263.220 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบ				รอผลการจ้าง พัฒนาระบบ ประยุกต์อัตโนมัติ ของท่าเรือ กรุงเทพ
- ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย				
- ระบบเครือข่าย				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/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 - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบประยุกต์อัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	-	$E(1) \times W(2)$ $= 2$
- กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึ่งพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ การจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบประยุกต์อัตโนมัติของท่าเรือกรุงเทพ	-	$E(1) \times W(2)$ $= 2$

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)			
ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง				- ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดเงื่อนไขการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ		
- มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้หรือลูกค้าอาจจะต่อต้านไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบประตูดิจิทัลของท่าเรือกรุงเทพ - ตั้งคณะทำงานที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2) = 2$
- ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อยืนยันถึงการยอมรับหรือการสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ หรือยืนยันผลที่ได้จากการดำเนินโครงการ ในส่วนของผู้ใช้หรือลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาประตูดิจิทัลของท่าเรือกรุงเทพ - ตั้งคณะทำงานที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง	N/A	$E(1) \times W(2) = 2$

ผู้ประสานงาน : นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวณิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3163, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1
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

ในปัจจุบันธุรกิจท่าเรือมีการแข่งขันที่สูงขึ้น เนื่องจากมีผู้ประกอบการท่าเรือรายใหม่ก้าวเข้าสู่ตลาด จึงมีการแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดและลูกค้าระหว่างกัน การกำหนดยุทธศาสตร์การตลาด การวางแผนส่งเสริมการตลาด และการบริหารจัดการด้านการตลาด จึงมีความสำคัญและท้าทายผู้ประกอบการท่าเรือในการรักษาฐานลูกค้าไว้ พร้อมทั้งหาโอกาสที่จะเพิ่มลูกค้าในอนาคตหรือสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์การบริการใหม่เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้กับองค์กรได้ดียิ่งขึ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการท่าเรือ มีการจัดแบ่งกลุ่มการบริการและกลุ่มลูกค้าตามบริบทองค์กร ดังนี้

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

โดยมีระบบสารสนเทศในการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า เช่น ข้อมูลการใช้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า การเช่าใช้พื้นที่ของลูกค้า จึงจำเป็นต้องนำข้อมูลเหล่านั้นมาพัฒนาสารสนเทศสำหรับการตลาด เพื่อสร้างมุมมองที่ตอบสนองและสนับสนุนสำหรับให้หน่วยงานการตลาดของ กทท. ใช้วิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าตามกลุ่มลูกค้าและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์การบริการหลักได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำผลการวิเคราะห์มากำหนดยุทธศาสตร์การตลาด จัดทำแผนการตลาดเพื่อกำหนดทิศทางการตลาด 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 การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของคณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการวิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบการพัฒนาและการนำระบบออกใช้งาน
- 1.3.4 การดำเนินงานมีหน่วยงานการตลาดของ กทท. เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาออกแบบระบบ เพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2564-2566

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการโครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	รวม	
พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด ระยะที่ 1		✓	2.921	2.921		5.842	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2564 : ฟทส. และหน่วยงานการตลาดของการท่าเรือแห่งประเทศไทยร่วมกันกำหนดรูปแบบของระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด พร้อมจัดทำรายละเอียดงบประมาณ จัดทำร่างขอบเขตงาน (TOR) จัดหาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดแล้วเสร็จ 100% และดำเนินการจัดจ้างจนได้ผู้รับจ้าง
- ปีงบประมาณ 2565 - 2566 : ดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดแล้วเสร็จ 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 วิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้าตามกลุ่มลูกค้าและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์บริการหลักได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำผลการวิเคราะห์มากำหนดยุทธศาสตร์การตลาด 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 : 5.842 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 5.842 ล้านบาท

(ปีงบประมาณปี 2565 : 2.921 ล้านบาท และ ปีงบประมาณปี 2566 : 2.921 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการบริการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด	-	E(1) x W(2) = 2
3. กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึงพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะกรรมการที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง - กำหนดเงื่อนไข การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงาน อื่น ๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (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 - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะกรรมการที่มาจาก 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 - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด - ตั้งคณะกรรมการที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	E(1) x W(2) = 2

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภิญโญวณิช

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3163, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
 โครงการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (VCMS)
 พร้อมอุปกรณ์ (ทดแทน)
 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

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้นำระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการ การให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง รวมถึงการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 (13 ปี) ซึ่งปัจจุบัน กทท. มีแผนการพัฒนาเพื่อปรับปรุงกระบวนการ ให้บริการของระบบให้ดีขึ้นเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายในการก้าวไปสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) รองรับความต้องการของลูกค้า เช่น การพัฒนาต่อยอดในเรื่องการใช้ Mobile Application ในการ Tracking ข้อมูล การเชื่อมต่อข้อมูลกับ LINE Application การเชื่อมต่อกับ Payment Gateway ของธนาคาร เป็นต้น โครงการพัฒนาระบบ Mobile Application ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการข้อมูลแก่ลูกค้า

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการ การให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง รวมถึงการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566-2568

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)					หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	รวม	
1.ดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS)	✓					ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2.ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง		✓				
3.พัฒนาโปรแกรมระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS)		39.30	65.50	26.59	131.390	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2565-2566 : ดำเนินการของบประมาณ และขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตาม พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 จนได้ผู้ชนะการเสนอราคาและจัดทำสัญญา

ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 30%

ปีงบประมาณ 2567 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 50%

ปีงบประมาณ 2568 : ดำเนินการพัฒนาระบบบริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS) แล้วเสร็จ 100%

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ลูกค้า / ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจ
ภาครัฐ / ชุมชนรอบท่าเรือ	- แนวคิด Digital ตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล
สายเรือ และตัวแทนสายเรือ เจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า และ ตัวแทนเจ้าของสินค้า/ตู้สินค้า	- ลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ - เพื่อพัฒนาระบบที่มีกระบวนการทำงานที่ทันสมัย ลดขั้นตอน ลดการใช้กระดาษ - บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานภายในและหน่วยงาน ภายนอก
ผู้บริหาร	

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 : 131.390 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 131.390 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบ				รอผลการจ้างพัฒนาระบบบริการด้านเรือสินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรง และใบแจ้งหนี้ค่าภาระต่างๆ (Vessel Cargo Management System : VCMS)
- ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย				
- ระบบเครือข่าย				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ คณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบฯ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- กิจกรรมดำเนินงาน โครงการมีส่วนที่พึ่งพา ผู้สนับสนุนนอกโครงการ ดำเนินงานให้ ซึ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไป กำกับได้โดยตรง	E(1)	W(3)	3	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดเงื่อนไขการ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ให้ชัดเจน - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times W(2)$ = 2
- มีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้ หรือลูกค้าอาจจะต่อต้าน ไม่เห็นด้วยกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดจาก การดำเนินโครงการนี้	E(1)	AL(4)	4	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง - มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้ง ภายในองค์กรและภายนอกองค์กรทราบเป็นระยะๆ	-	$E(1) \times AL(2)$ = 2
- ไม่ได้มีการทดสอบเพื่อ ยืนยันถึงการยอมรับหรือ การสนับสนุนการ ดำเนินงานโครงการ หรือ ยืนยันผลที่ได้จากการ ดำเนินโครงการ ในส่วน ของผู้ใช้หรือลูกค้ามาก่อน	E(2)	W(3)	6	- จัดตั้ง Steering Committee เพื่อกำกับดูแลโครงการ - การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบฯ - ตั้งคณะกรรมการที่มาจากผู้ที่เกี่ยวข้อง	N/A	$E(1) \times W(2)$ = 2

ผู้ประสานงาน : นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวณิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3163, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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 เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงบริการเพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดได้ 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 2566-2569

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการโครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ขอบเขตความต้องการของระบบเพื่อเตรียมขอจัดสรรงบประมาณ		✓						ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง			✓					
3. พัฒนาโปรแกรมระบบ CRM (Customer Relationship Management) และ Contact Center ของการทำเรือแห่งประเทศไทย				9.500	9.500		19.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ดำเนินการของงบประมาณ และขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ.2560 จนได้ผู้ชนะการเสนอราคา และจัดทำสัญญา
- ปีงบประมาณ 2567-2568 : ดำเนินการพัฒนาระบบ CRM (Customer Relationship Management)
แล้วเสร็จ 60%
- ปีงบประมาณ 2569 : กทท. มีระบบ CRM (Customer Relationship Management) มาใช้เพื่อการ
เก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อการพัฒนาบริการ และการวิเคราะห์พฤติกรรมของลูกค้า
เพื่อนำมาพัฒนาด้านการตลาด (Marketing) แล้วเสร็จ 100%

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 - จัดทำค่าของงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้อง (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 ศรีภิญโญวิชย์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3163, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/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) เป็นระบบงานหนึ่งที่น่าเทคโนโลยี Digital มาใช้ในการบริหารจัดการด้านข้อมูลจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน (Big Data) โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกๆ ขั้นตอนของงานดำเนินงาน 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 ของการท่าเรือฯ รวมถึงจัดทำขอบเขตข้อกำหนดการจ้างพัฒนาระบบ PCS พร้อมประมาณการ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบ
- 1.3.2 กทท. จะดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนาระบบ Port Community System ตามระเบียบ กระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560
- 1.3.3 การบริหารโครงการอยู่ภายใต้การบริหารจัดการคณะกรรมการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงการ วิเคราะห์ความต้องการ การออกแบบ การพัฒนา และการนำระบบออกใช้งาน
- 1.3.4 การดำเนินงานต้องเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) เช่น กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ตัวแทนเจ้าของเรือ ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออก เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วม ในการพิจารณาออกแบบระบบเพื่อให้ระบบมีความสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2562-2568

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)								หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	รวม	
1.จ้างที่ปรึกษา และดำเนินการ ศึกษา และออกแบบ ระบบ Port community System	25.00							25.00	ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ
2.ดำเนินการขอจัดสรร งบประมาณเพื่อพัฒนาระบบ Port community System									
3.พัฒนาโปรแกรมระบบ Port community System				43.899	153.649	131.699	109.749	438.990	

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 แล้วเสร็จตามแผนฯ
- ปีงบประมาณ 2565 : ดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 แล้วเสร็จ 100% ผู้รับจ้างออกแบบ Detail Design แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2566 : พัฒนาโปรแกรม Module Vessel, Container & Cargo, Customs แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2567 : พัฒนาโปรแกรม Module Hinterland, PCS Intelligence แล้วเสร็จ 100%
- ปีงบประมาณ 2568 : พัฒนาโปรแกรม Module Import, Export, Banking แล้วเสร็จ 100%

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 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ - เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น การเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง ต่างประเทศ เป็นต้น - ตอบสนองการวางแผนในการบริหารด้านต่างๆ ทั้งด้านกลยุทธ์ด้านการเงินและด้านการตลาดและลูกค้า

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 : 463.990 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2566-2568 395.097 ล้านบาท)

- งบทำการทั้งโครงการ : 25.000 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2562)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 438.990 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2565-2568)

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ(โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
- ซอฟต์แวร์ที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบ				รอผลการจ้าง พัฒนา ระบบ PCS
- ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย				
- ระบบเครือข่าย				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/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)			
- ระหว่างการกำหนดตาราง เวลาดำเนินงานโครงการ ยังไม่ได้พิจารณาปัจจัย ความเสี่ยงที่อาจจะกระทบ ต่อความสำเร็จของโครงการ อย่างครบถ้วน	E(2)	W(3)	6	- เตรียมข้อมูลเอกสาร การนำเสนอให้ เพียงพอ	-	$E(1) \times W(2)$ $= 2$
- มีความเป็นไปได้ที่อาจจะ มีประเด็นที่ไม่คุ้นเคยจน ต้องขยายเวลาการ ดำเนินงานมากกว่าที่คาดไว้	E(2)	W(3)	6	- อยู่ภายใต้การควบคุม ของที่ปรึกษาเพื่อ ดำเนินการบริหาร โครงการด้าน ICT	-	$E(1) \times W(2)$ $= 2$
- การดำเนินโครงการใน บางช่วงหรือบางเรื่องเพื่อให้ ได้ผลลัพธ์ตามความต้องการ อาจใช้เวลามากกว่าที่คาดไว้ เพราะเกี่ยวข้องกับหน่วยงาน ภายนอกหลายหน่วยงาน	E(3)	X(4)	12	ประจำสำนักงาน บริหารโครงการ คณะกรรมการกำกับ ดูแลและขับเคลื่อนการ พัฒนาระบบ Port Community System	-	$E(1) \times X(1)$ $= 1$
- กิจกรรมดำเนินงานโครงการ มีส่วนที่พึ่งพาผู้สนับสนุน นอกโครงการดำเนินงาน ให้ ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการ อาจจะไม่มีอิทธิพลต่อรอง หรือเร่งรัด อาจเข้าไปกำกับ ได้โดยตรง	E(3)	X(4)	12	(PCS) - คณะทำงานย่อยกลุ่ม Port Community System (PCS) ภายใต้ คณะทำงานย่อย ผลักดันและให้การ สนับสนุน การปรับลด ขั้นตอน และเชื่อมโยง ข้อมูลผ่านระบบ	-	$E(1) \times X(1)$ $= 1$
- มีความเป็นไปได้ที่ เทคโนโลยีของโครงการ อาจจะไม่เชื่อมโยง (Interface) กับเทคโนโลยี อื่นของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	E(3)	X(4)	12	National Single Window (NSW) ซึ่งแต่งตั้งโดยอธิบดี กรมศุลกากร	N/A	$E(1) \times X(1)$ $= 1$

ผู้ประสานงาน : นายวิรัช ศรีภักขุภรณ์

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

โทร. : 3163, 3270

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 4	: ยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4	: พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
กลยุทธ์ที่ 4.3	: พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ควบคู่กับการพัฒนานวัตกรรม

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 ในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ในลักษณะของการร่วมกันคิดออกแบบ (Co-designer) และการร่วมกันเป็นผู้ผลิตบริการ (Co-producer) ได้ รวมถึงมีการใช้องค์ความรู้ (Knowledge management) และใช้ประโยชน์จากโอกาสเพื่อสร้างคุณค่า (Value Creation) ซึ่งไม่ใช่เพียงการสร้างนวัตกรรมแต่ครอบคลุมความสามารถในการคิดค้นและสร้างสรรค์สิ่งใหม่เพื่อตอบสนองต่อบริบทของการเปลี่ยนแปลง เช่น Climate change และ Urbanization เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการท่าเรือให้เกิดความยั่งยืนตามเป้าหมายขององค์กร

ดังนั้น ในการดำเนินงานระยะ 5 ปี (2565 – 2569) ด้านการพัฒนานวัตกรรมของ กทท. จึงเป็นการมุ่งเน้นการวางรากฐานด้านนวัตกรรมเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการพัฒนานวัตกรรมจนเกิดเป็นวัฒนธรรมขององค์กร และสามารถพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานให้มีสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & high performance) เพื่อสร้างความเข้มแข็งและการเติบโตภายในองค์กรได้อย่างยั่งยืน ทั้งในแง่ของการให้บริการและการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่ม ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงกระบวนการทางงานทั้งระบบปฏิบัติงานและการบริหารจัดการ ทั่วทั้งองค์กรเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การยกระดับการปฏิบัติการท่าเรือสู่ World Class Port

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. ดำเนินการเอง และดำเนินการร่วมกับบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญเฉพาะ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่ เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
แผนเสริมสร้างโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานด้านนวัตกรรม							ฝก.
1. โครงการพัฒนานวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ หรือกระบวนการ เพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลูกค้าและตลาด	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	9.000	
2. โครงการทบทวนขั้นตอนและกฎระเบียบ ให้เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรมขององค์กร	0.300	0.300	0.300	0.300	0.300	1.500	
3. โครงการบ่มเพาะนวัตกรรม (Innovator)	-	-	1.500	1.500	1.500	4.500	
รวม	1.300	2.300	3.800	3.800	3.800	15.000	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : สำเร็จ 100% ตามแผนฯ
- ปีงบประมาณ 2567 : สำเร็จ 100% ตามแผนฯ
- ปีงบประมาณ 2568 : สำเร็จ 100% ตามแผนฯ
- ปีงบประมาณ 2569 : สำเร็จ 100% ตามแผนฯ
- ปีงบประมาณ 2570 : สำเร็จ 100% ตามแผนฯ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของ กทท. ปีงบประมาณ 2565-2569 (ฉบับทบทวนปี 2565) มีวัตถุประสงค์สำคัญในการพัฒนากระบวนการ ผลิตภัณฑ์ และบริการ รวมถึงต่อยอดโอกาสทางธุรกิจ ทั้งในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรมกระบวนการ ผลิตภัณฑ์ บริการ และธุรกิจใหม่ ทั้งในเชิงพาณิชย์และสังคม มีกลยุทธ์ในส่งเสริมให้มีการวิจัยพัฒนานวัตกรรมเชิงกลยุทธ์ในการยกระดับขีดความสามารถขององค์กรให้ทัดเทียมสากล และการนำความคิดสร้างสรรค์มาพัฒนาประยุกต์ใช้ภายในองค์กร ทั้งนี้ เพื่อ กทท. มีการพัฒนากระบวนการ ผลิตภัณฑ์ และบริการ รวมถึงต่อยอดโอกาสทางธุรกิจ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลูกค้า และตลาดได้อย่างแท้จริง

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	.....
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	.....
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 : 16.000 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : 16.000 ล้านบาท
- 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
1	ผู้อำนวยการกอง นวัตกรรม	1	2566	0	1	1	✓	
2	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ กองฯ	1	2566	0	1	1	✓	
3	หัวหน้าแผนก	1	2566	0	1	1	✓	
4	ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก	1	2566	0	1	1	✓	
5	นักวิชาการ 8	1	2566	0	1	1	✓	
6	นักวิชาการ 6	2	2566	0	2	2	✓	
รวม		7	2566	0	7	7	✓	

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - ความสามารถในการคิดวิเคราะห์
 - ทักษะด้านความคิดสร้างสรรค์และการคิดเชิงระบบ
 - ทักษะด้านดิจิทัล
- Outsource

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
Microsoft Excel Business Intelligence	2566	2-5 วัน	10,000
Microsoft Excel Macro and VBA	2566	2-5 วัน	10,000
Power BI Advanced Visualization and AI	2566	2-5 วัน	10,000
Infographics & Digital Media with Advanced Microsoft PowerPoint	2566	2-5 วัน	10,000

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคาต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
- ระบบรายงานและติดตามผลการดำเนินงานตัวชี้วัดต่างๆ ขององค์กร อาทิ แผนวิสาหกิจ แผนแม่บทต่างๆ ของ กทท.	1	2.500 ลบ.	2567	

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
- Notebook	1	2566	
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
- Cloud Storage	1 TB	2566	
- MS Office เวอร์ชันใหม่ เนื่องจาก ใช้จำนวนขั้นสูง	4	2566	

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ ความเสี่ยงของ แผนงาน/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)			
1. การทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน อาจทำให้เกิดความล่าช้าในบางกระบวนการ	E(2)	AL(3)	6	เนื่องด้วยงานนวัตกรรมยังไม่ถูกกำหนดไว้ในโครงสร้าง ผู้บริหารจึงได้มอบหมายให้กองวิจัยและพัฒนาองค์กรดำเนินการไปพลางก่อน พร้อมได้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านนวัตกรรมเพื่อช่วยขับเคลื่อนดำเนินการและประสานงานระหว่างหน่วยงานต่อไป	-	-
2. โครงสร้างยังไม่มีความเหมาะสมกับการดำเนินการ	L(3)	AP(3)	9		-	-

ผู้ประสานงาน : ศศิวิมล ผุดเพชรแก้ว
ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกวิจัยและพัฒนา
โทร. : 5236

ยุทธศาสตร์ที่ 5

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการนำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงาน
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

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

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้รับงบประมาณปี 2563 ภายใต้ความเห็นชอบของ คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคล ของ กทท. ให้พัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System-HRIS) ให้เป็นระบบที่ทันสมัย มีการใช้งานในเทคโนโลยีแบบ Web Application มีความสามารถรองรับการเข้าถึงข้อมูลในรูปแบบ Anytime Anywhere Anydevice และ รองรับความสามารถในการบริหารจัดการได้ครอบคลุมทั้ง HRM ได้แก่ โครงสร้างองค์กร โครงสร้างตำแหน่งงาน ข้อมูลประวัติบุคลากร การลงเวลาทำงาน การลางาน การคิดคำนวณเลื่อนขั้นเงินเดือน การจัดทำเงินเดือน ค่าล่วงเวลาและภาษีรายได้ของบุคลากร สวัสดิการของบุคลากร ซึ่งประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร เป็นต้น และ HRD ได้แก่ การฝึกอบรม การประเมินและพัฒนาสมรรถนะ การประเมินผลการปฏิบัติงาน การวางแผนพัฒนารายบุคคล เป็นต้น รวมทั้งสามารถลดขั้นตอนการทำงานและลดเอกสารในการดำเนินงานด้าน บุคลากร โดยพนักงานสามารถเข้าถึงข้อมูลส่วนตัว กรอกแบบฟอร์มคำร้องอิเล็กทรอนิกส์ และรับเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ ด้วย Mobile Device และหัวหน้าหน่วยงานสามารถอนุมัติคำร้องในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ด้วย Mobile Device แล้วนั้น

การดำเนินการในโครงการดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ กทท. มีข้อมูลของพนักงานจากระบบการ ประเมินผลการปฏิบัติงาน การประเมินและพัฒนาสมรรถนะ การวางแผนพัฒนารายบุคคล และการประเมิน ค่าตอบแทนที่สามารถนำมาพัฒนาต่อยอด เพื่อพัฒนาระบบการวางแผนเส้นทางความก้าวหน้าสายอาชีพ (Career Path) โดยนำข้อมูลที่กล่าวถึง ใช้เป็นข้อมูลนำเข้า และการกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขความก้าวหน้าสายอาชีพ ของตำแหน่งงาน ในระบบ จะทำให้พนักงานในตำแหน่งงานหลัก สามารถทราบข้อมูลเส้นทางในการเติบโต ของตนเองในองค์กร ตามผลงาน ทักษะ ความรู้และความสามารถ ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้เกิด การสั่งสมประสบการณ์ และผลงาน เป็นพนักงานที่มีคุณภาพและศักยภาพพร้อมในการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งใน ระดับที่สูงขึ้น และมีแนวโน้มที่จะอยู่เติบโตในองค์กร รวมถึงจะทำให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล มีการวางแผนและสร้าง หลักเกณฑ์มาตรฐานการเลื่อน โอน ย้ายพนักงานอย่างเป็นธรรม สามารถคัดสรรพนักงานจากระบบเพื่อพัฒนา พนักงานที่มีศักยภาพให้พร้อมสืบทอดตำแหน่งเป้าหมาย (Succession Plan) รองรับการสูญเสียกำลังคน ตามโครงสร้างอายุของพนักงานต่อไป และเพื่อให้การบริหารจัดการบุคลากรอย่างเต็มกระบวนการ การสรรหา บุคลากรเพื่อมาดำรงตำแหน่งเมื่ออัตราบรรจุว่างลง การพัฒนาระบบรับสมัครงาน (Recruitment Management Solution) มีความจำเป็นเพื่อนำมาใช้ในการสรรหาบุคลากรจากการวางแผนอัตรากำลังที่เหมาะสมแล้ว ช่วยให้สรรหา บุคคลได้ตามคุณสมบัติที่ต้องการตามตำแหน่งงานที่ว่างลง สามารถบันทึกใบคำร้องขอกำลังพลผ่านระบบ ออนไลน์ ประกาศรับสมัครงานทาง Internet รับสมัครงานผ่านทาง Internet การนัดหมายการสัมภาษณ์ รวมถึง

มีการแจ้งเตือนผ่านทางอีเมลผู้สมัคร ซึ่งสามารถติดตามความเคลื่อนไหวกระบวนการสรรหา พร้อมทั้งคัดกรองผู้สมัครตามเงื่อนไขที่ต้องการ คัดสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับการทำงานในแต่ละหน่วยงานได้ โดยสามารถส่งต่อข้อมูลผู้สมัครเข้าระบบโดยอัตโนมัติและตรวจสอบข้อมูลผู้สมัครที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมกันนี้ ควรพัฒนาระบบงานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ เพื่อบริหารจัดการเก็บประวัติการรับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ของพนักงาน และสามารถกำหนดหลักเกณฑ์และคุณสมบัติของผู้มีสิทธิได้รับเครื่องราชอิสริยาภรณ์แต่ละประเภท ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อใช้ในการคัดกรองรายชื่อพนักงานตามคุณสมบัติที่มีสิทธิได้รับเครื่องราชอิสริยาภรณ์แต่ละประเภทได้อย่างสะดวก รวดเร็ว พร้อมจัดทำรายชื่อพนักงานเพื่อเสนอขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ได้ทันในเวลาที่เหมาะสม

นอกจากนี้ ผลจากการดำเนินการในระยะที่ 1 การเบิกสวัสดิการของพนักงานบำนาญและกลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พึ่งสภาพจากการเป็นพนักงานปกติ ที่ยังมีสิทธิในการเบิกสวัสดิการต่างๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล เป็นต้น ยังต้องเบิกผ่าน ระบบ ERP ทำให้เกิดความยุ่งยาก ข้ำซ้อนให้กับพนักงานปฏิบัติงานด้านสวัสดิการ เนื่องจากต้องเข้าไปจัดการข้อมูล 2 ระบบ คือ 1.กรณีพนักงานปกติผ่านระบบ HRIS 2.พนักงานบำนาญและ กลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พึ่งสภาพการเป็นพนักงานผ่านระบบ ERP นอกจากนั้น ยังมีระบบเงินบำนาญที่ ผทส. พัฒนาขึ้นมาเอง เพื่อจัดทำเงินบำนาญ แทนการใช้การทำเงินบำนาญบนระบบ ERP เนื่องจากค่า license ที่ต้องจ่ายในระมวลผลเงินเดือนของระบบ ERP มีราคาสูง การประมวลผลเงินเดือนบนระบบ ERP จึงได้ถูกใช้กับพนักงานปกติเท่านั้น ดังนั้น เมื่อพนักงานปกติที่เกษียณอายุและได้สิทธิ์บำนาญ ต้องมีการนำข้อมูลจาก ERP มาเข้าระบบบำนาญ ทำให้เกิดข้อมูลซ้ำซ้อน ไม่ต่อเนื่อง ซึ่งถ้าได้นำการประมวลผลเงินบำนาญ จากระบบบำนาญเปลี่ยนมาประมวลผลบนระบบ HRIS และการเบิกสวัสดิการของพนักงานบำนาญและกลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่พึ่งสภาพจากการเป็นพนักงานปกติ จากระบบ ERP มาใช้ระบบ HRIS ทำให้ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล ลดขั้นตอนการปฏิบัติ ยังทำให้วงจรข้อมูลของพนักงานอยู่ในระบบเดียวบริหารจัดการได้ง่าย

การพัฒนา ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะที่ 2 ด้วยการพัฒนาระบบการวางแผนทางความก้าวหน้าสายอาชีพ (Career Path) ระบบงานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ ระบบรับสมัครงาน (Recruitment Management Solution) จึงมีความจำเป็นที่ทำให้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (HRIS) ของ กทท. มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และให้รองรับการประมวลผลเงินบำนาญ การเบิกจ่ายสวัสดิการของพนักงานบำนาญ กลุ่มพนักงานในระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และยังเป็นการสอดคล้องพระราชบัญญัติการบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ผบ. ดำเนินการบริหารจัดการโครงการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 – 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. ดำเนินการติดตั้งใช้งานระบบ และประเมินการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะที่ 1	✓						ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. กำหนดรายละเอียด และเงื่อนไข เพื่อขออนุมัติการจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะ 2	26.311*					26.311*	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะ 2		✓					ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
4. ดำเนินการติดตั้งใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ระยะที่ 2			✓				
5. ประเมินการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS)				✓	✓		

*งบประมาณ เป็นการประมาณการต้องรอการพิจารณาจาก ผทส. อีกครั้ง

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : นำระบบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการปฏิบัติงานของระยะที่ 1, ประเมินการใช้ระบบ แล้วเสร็จ
: จัดหาผู้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะที่ 2 แล้วเสร็จ
- ปีงบประมาณ 2567 : พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2
- ปีงบประมาณ 2568 : มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลครบตามความต้องการของผู้ใช้งาน
- ปีงบประมาณ 2569 : ประเมินการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลครบตามความต้องการของผู้ใช้งาน
- ปีงบประมาณ 2570 : ประเมินการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลครบตามความต้องการของผู้ใช้งาน

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- ตอบสนองต่อความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้งานระบบทางด้านงานบุคคลทั่วทั้งองค์กร 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 : 26.311 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ : - ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 26.311 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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 (M x H)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (M)	ผลกระทบ Impact (H)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (M x H)			
จัดหาผู้รับจ้าง ไม่ได้ตาม ระยะเวลาที่ กำหนดใน แผนงาน	4	4	4x4	ขออนุมัติและ ดำเนินการจัดหา ตามระเบียบ กระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้างและการ บริหารพัสดุ ภาครัฐ พ.ศ.2560 ใหม่	-	2x1
การดำเนินการ จัดหาระบบแล้ว เสร็จไม่ทันเวลา ตามแผนโครงการ	4	4	4x4	ประเมินผลการใช้ งานระบบ	-	2x1

ผู้ประสานงาน : นางสาวนันทนา ศรีจันทร์

ตำแหน่ง : บุคลากร 6

โทร. : 5824

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

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

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ในฐานะเป็นหน่วยงานหลักแห่งหนึ่งในการสนับสนุนระบบขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” มีภารกิจในการพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูงเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ การให้ความสำคัญกับการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลจึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรบุคคลในฐานะทุนมนุษย์ (Human Capital) เป็นปัจจัยที่สำคัญขององค์กรที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์หลักของ กทท. บุคลากรที่มีคุณภาพและมีศักยภาพในการทำงานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กรและจะทำให้องค์กรมีความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ท่ามกลางสถานะเศรษฐกิจและสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

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

สำหรับปีงบประมาณ 2566 – 2569 กทท. จะจัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management) ซึ่งสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้การบริหารจัดการอัตรากำลังของ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

ผบ. ดำเนินการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 – 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	2566	2567	2568	2569	2570	รวม	
1. จัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)	✓	✓	✓	✓	✓	-	กทบ. ฝบ.

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : แผนบริหารจัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)
- ปีงบประมาณ 2567 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 50
- ปีงบประมาณ 2568 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 60
- ปีงบประมาณ 2569 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 70
- ปีงบประมาณ 2570 : บริหารจัดการอัตรากำลังส่วนเกิน/ขาด ตามแผนบริหารจัดการอัตรากำลัง ร้อยละ 80

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ฝบ. ในฐานะหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ธุรกิจขององค์กร (HR Strategic Partner) การดำเนินโครงการฯ มุ่งหวังให้ กทบ. มีแผนงานและเครื่องมือในการบริหารจัดการอัตรากำลังที่เป็นระบบและสามารถบูรณาการกับแผนงานต่าง ๆ ของ กทบ. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้ กทบ. สามารถบริหารจัดการอัตรากำลังได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานในปัจจุบันและรองรับภารกิจใหม่ในอนาคต และสามารถดำเนินการให้บรรลุยุทธศาสตร์และภารกิจที่องค์กรกำหนดไว้ ตลอดจนการบริหารจัดการอัตรากำลังตามแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาวเป็นส่วนสำคัญในการบริหารทุนมนุษย์ในการประเมินผลองค์กรตามเกณฑ์ของ สคร.

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 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
พัฒนาองค์กรตาม เกณฑ์ Enablers ไม่สำเร็จ	4	2	8	กำกับและควบคุม การดำเนิน โครงการฯ ให้แล้ว เสร็จตามแผนการ ดำเนินการที่วาง ไว้	-	1
การเพิ่มขึ้นของ อัตราส่วน ค่าใช้จ่าย ด้านบุคคลต่อ รายได้รวม	2	2	4	กทท. ดำเนินการ ตามแผนบริหาร จัดการอัตรากำลัง (Manpower Management)	-	1

ผู้ประสานงาน : นางสาวอภิษฐา วัฒนไทย

ตำแหน่ง : หัวหน้าแผนกวางแผนระบบบุคลากร

โทร. : 5825

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังใหม่ของ กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

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

1.2 หลักการและเหตุผล

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในส่วนของการสร้างรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพื่อมุ่งมั่นสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ดังนั้นการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรทำให้หน่วยงานต่างๆ 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 2566 – 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. ออกแบบแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง และประเมินประสิทธิภาพของโครงสร้างองค์กรระยะ 6 เดือนแรก	✓						
2. ประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังระยะ 12 เดือน และวิเคราะห์/สรุปผลการประเมินของโครงสร้างองค์กรใหม่จากแบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กร		✓					
3. ทบทวนและพัฒนาโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังจากผลการประเมินประสิทธิภาพ			✓				
4. ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังประจำปี(ง.2)				✓			

* - สามารถเพิ่มตารางปีงบประมาณ หากแผนงานครอบคลุมระยะเวลามากกว่าปีงบประมาณ 2569 หรือเริ่มดำเนินงานก่อนปีงบประมาณ 2565
- กรณีที่ไม่ใช้งบประมาณ แต่มีการดำเนินงาน กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ในปีที่ดำเนินงานด้วย

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

(ระบุเป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการที่สามารถดำเนินการได้สำเร็จรายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : แบบประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังแล้วเสร็จและดำเนินการประเมินโครงสร้างองค์กรระยะ 6 เดือน
- ปีงบประมาณ 2567 : ผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง
- ปีงบประมาณ 2568 : โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสมจากผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างองค์กรใหม่
- ปีงบประมาณ 2569 : โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เหมาะสมสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานในอนาคต
- ปีงบประมาณ 2570 : 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

-

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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความเสี่ยง	งบประมาณที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่หลงเหลือหลังการจัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
โครงสร้างองค์กรใหม่ไม่ตอบสนองกับการกิจ	4	4	4x4	ประเมินประสิทธิผลโครงสร้างองค์กรใหม่	-	1x2
หน่วยงานต้นสังกัดไม่เห็นด้วยกับโครงสร้างองค์กรใหม่	4	4	4x4	ประเมินประสิทธิผลโครงสร้างองค์กรใหม่	-	1x2

ผู้ประสานงาน : นางปรีดาภรณ์ ปิณฑวนิช

ตำแหน่ง : หม.วางแผนระบบบุคลากร

โทร. : 5824

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการ Training Roadmap
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก: กองพัฒนาบุคคล 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

Training Roadmap คือการจัดทำเส้นทางทางการฝึกอบรมบุคลากรที่กำหนดไว้เป็นระบบแบบแผน หรือการจัดทำแผนการฝึกอบรมในแต่ละระดับของตำแหน่งงานที่สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ และขีดความสามารถ (Competency) ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ และเป็นการสร้างแนวทางการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพราะสามารถดำเนินการพัฒนาให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่องค์กรกำหนด ซึ่งจะทำให้ทราบว่าพนักงานแต่ละคนควรได้รับการฝึกอบรมเรื่องอะไร และเมื่อไหร่ Training Roadmap เป็นฐานรากที่สำคัญของการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะการนำไปพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ เส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ และข้อกำหนดของมาตรฐานสากลซึ่งผลลัพธ์ของ Training Roadmap นอกเหนือจากพนักงานจะพัฒนาศักยภาพตัวเองแล้ว ยังเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรในภาพรวมด้วยเช่นกัน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

รวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นปัจจัยนำเข้ามาวิเคราะห์หาความจำเป็นในการจัดฝึกอบรม และพัฒนาบุคลากร โดยกำหนดหลักสูตร หัวข้อวิชา วิธีการฝึกอบรมและพัฒนา วิธีการประเมินผล เมื่อได้ข้อสรุปนำข้อมูลที่ได้อาจจัดทำแผนการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร โดยกำหนดหลักสูตรในการฝึกอบรมและพัฒนา ให้เหมาะสมแต่ละตำแหน่งงานพร้อมเสนอแผนให้ผู้บริหารรับทราบ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 – 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. รวบรวมข้อมูลเพื่อวิเคราะห์หาความจำเป็นในการจัดฝึกอบรม	✓	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
2. ประชุมร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อหาความต้องการร่วมกันกำหนดหลักสูตรในการฝึกอบรมให้กับพนักงานในสังกัด	✓	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
3. วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมตรวจสอบความถูกต้องของหลักสูตรที่ได้กำหนดไว้	✓	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
4. จัดทำแผนกำหนดการฝึกอบรมโดยกำหนดหลักสูตรให้เหมาะสมแต่ละตำแหน่งงาน	✓	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
5. สรุปรายงาน Training Roadmap ของผู้บริหารและพนักงาน กทท. ครอบคลุมทุกกลุ่มงาน (Job Family) พร้อมเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
6. ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนา ตามแผนที่กำหนดไว้ทั้งในรูปแบบ Class room และ Non - Classroom	-	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
7. สรุปผลลัพธ์จากการฝึกอบรมและพัฒนา พร้อมเสนอให้ผู้บริหารระดับสูงรับทราบ	-	✓	✓	✓	✓	-	กพบ.ฝบ.
	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	2.500	

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2566:

1. รวบรวมข้อมูล เพื่อวิเคราะห์หาความจำเป็น
2. ประชุมร่วมกับหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อกำหนดหลักสูตร
3. วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมตรวจสอบความถูกต้อง
4. จัดทำแผนกำหนดการฝึกอบรม
5. สรุปรายงาน Training Roadmap

ปีงบประมาณ 2567 – 2570:

1. ประกาศใช้ทั้ง กทท.
2. สื่อสารให้ทุกหน่วยงานเข้าใจและดำเนินการออกแบบหลักสูตร
3. วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด พร้อมกับตรวจสอบความถูกต้อง
4. ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนา ตามแผนที่กำหนดไว้
5. สรุปผลลัพธ์จากการฝึกอบรมและพัฒนา

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านทักษะการทำงาน เพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจใหม่ของ 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 2.500 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 2.500 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ(กรุณาลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
-ฝึกอบรม/สัมมนา/สอนงาน/ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ ด้านการจัดทำ Training Roadmap เพื่อพัฒนาทักษะการทำงานของบุคลากรเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจใหม่ของ กทท.
- Outsource
-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การวิเคราะห์และจัดทำ Training Roadmap	2566	ตุลาคม – ธันวาคม	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความ เสี่ยงของแผนงาน/ 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)			
การวิเคราะห์กลุ่ม งานไม่สำเร็จตาม ระยะเวลาที่ กำหนด	1	3	3	ติดตามการ ดำเนินงานเรื่อง การวิเคราะห์กลุ่ม งานและรายงาน ผู้บังคับบัญชา ระดับสูงทราบเป็น ระยะ	-	1x1

ผู้ประสานงาน : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล
โทร. : 5701

[illegible]

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ปีงบประมาณ 2566 - 2570 :

1. ประเมินผลการรับรู้ด้านพฤติกรรมตามค่านิยมของพนักงาน
2. นำผลวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงานมาทบทวนแผนเสริมสร้างค่านิยมฯ พร้อมสื่อสารให้ต้นสังกัดและพนักงานทราบ
3. ดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนดในแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.
4. สรุปรายงานผลการดำเนินกิจกรรมต่อผู้บริหาร และสื่อสารให้กับพนักงานทราบ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตอบสนองความต้องการของผู้บริหาร และพนักงาน 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 2.500 ล้านบาท
- งบทำการทั้งโครงการ 2.500 ล้านบาท
 - งบลงทุนทั้งโครงการ - ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ(กรุณาลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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)

(ทั้งนี้ ผู้บริหารที่รับผิดชอบแผนงาน/โครงการผง. และ ผก. จะร่วมพิจารณา เพื่อกำหนดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และแหล่งที่มาของเงินลงทุนอีกครั้ง ก่อนนำร่างแผนวิสาหกิจฯ เสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท.)

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	ต้องการเพิ่ม*	บรรจุเป็น พนักงาน	จ้าง Outsource
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

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

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
การจัดทำแผนเสริมสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรของ กทท.	2565	มกราคม – กุมภาพันธ์	-

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/ 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)			
การกำหนดกิจกรรม ไม่สอดคล้องกับ ค่านิยม และ วัฒนธรรมของ องค์กร	2	2	4	- กำหนดกิจกรรม ให้สอดคล้องกับ ค่านิยม และ วัฒนธรรมของ องค์กร	-	1
การสื่อสารไม่เข้าถึง พนักงานทุกระดับ	2	2	4	กำหนดแนวทาง และช่องทาง การสื่อสาร ให้เหมาะสม กับพนักงาน	-	1

ผู้ประสานงาน : นางเอี่ยมพร สุวรรณนัง
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองพัฒนาบุคคล
โทร. : 5701

ยุทธศาสตร์ที่ 6

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
การดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR)
ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : สำนักบริหารทั่วไป

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

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

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. โดยอ้างอิงกรอบแนวคิดให้สอดคล้องกับระบบการประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model : SE-AM หลักเกณฑ์ด้าน Core Business Enablers ในด้านที่ 4 Module ที่ 1 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งอ้างอิงหลักสากลของกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES)

กทท. เป็นหน่วยงานที่ตระหนักถึงความสำคัญในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นชุมชนเป้าหมายโดยรอบองค์กร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการประกอบกิจการของ กทท. หรืออาจเป็นแรงงานสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ ของ กทท. ดังนั้น เพื่อตอบสนองความต้องการความคาดหวังของชุมชน และสร้างให้เกิดชุมชนเข้มแข็ง และตอบสนองต่อกลยุทธ์ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด กทท. จึงได้จัดทำโครงการการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ขึ้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ชุมชนรอบท่าเรือด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

กทท. นำหลักมาตรฐานสากลด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม(CSR) ตามมาตรฐาน ISO 26000 ในด้านการเสริมสร้างความมีส่วนร่วมและการพัฒนาชุมชน มาเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการดำเนินงาน โดยจัดทำนโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมของ กทท. และแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมของ กทท. ระยะยาว เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	110.000	ทุกหน่วยงาน
2. จัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนตาม มาตรฐาน GRI	-	-	✓	✓	✓	-	สบก.

* หมายเหตุ แผนงานที่ 2 จะสามารถดำเนินการได้ เมื่อได้รับอัตราค่าจ้างตามโครงสร้างใหม่

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี
- ปีงบประมาณ 2567 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี
- ปีงบประมาณ 2568 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี
- ปีงบประมาณ 2569 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี
- ปีงบประมาณ 2570 : ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามมาตรฐาน ISO 26000 ประจำปี

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านการสร้างความพึงพอใจให้กับชุมชนรอบข้าง 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	110.000	ล้านบาท
• งบทำการทั้งโครงการ	110.000	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
1	จบท.12	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
2	จบท.11	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
3	จบท.10	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
4	จบท.9	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
5	จบท.8	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
6	จบท.6	1	2566-2570	- ไม่มี -	1	1	1	-
รวม		6		- ไม่มี -	6	6	6	-

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน
 - มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ตามคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืน และการจัดทำรายงานความยั่งยืน (GRI) ตามมาตรฐาน ISO 26000
- Outsource

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลา ในการฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
GRI Certified Training Program	2566 – 2567	2 วัน	32,100.-/คน
CSR Training Course	2566 - 2567	1 วัน	25,000.-/คน

หมายเหตุ : อ้างอิงหลักสูตรจากสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

: ใช้งบประมาณของต้นสังกัด

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
เครื่องคอมพิวเตอร์		N/A		ฝทส. เป็น ผู้ดำเนินการ
เครื่องปริ้นเตอร์		N/A		
Software – Operating System/Application				
-				
-				

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ ตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของแผนงาน/ โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการความ เสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง ที่หลงเหลือหลัง การจัดการความ เสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. โครงสร้างและอัตรากำลังยังอยู่ระหว่างการพัฒนา ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI ไม่สามารถดำเนินการได้เต็มรูปแบบ	4 L	4 AP	4x4 16	ติดตามความคืบหน้าโครงสร้างและอัตรากำลังจาก ฝบ. อย่างต่อเนื่องนอกจากนี้ยังได้เสนอให้ ฝบ. เกลี้ยอัตรากำลังบางส่วนให้กองกิจการเพื่อสังคม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันตามเป้าหมายที่ ฝก. กำหนดในยุทธศาสตร์องค์กรได้ก่อน	-	3x2 6
2. พนักงานตามอัตรากำลังโครงสร้างใหม่ขาดความรู้และทักษะงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน GRI	4 L	4 V	4X4 16	เสนอให้ ฝบ. จัดทำแผนเสริมสร้างทักษะของบุคลากร ให้มีความรู้ความเข้าใจงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 และการพัฒนาความยั่งยืน	-	3x2 6

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

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|--|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 | : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตได้อย่างยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ 6 | : พัฒนานวัตกรรมอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน |
| กลยุทธ์ที่ 6.1 | : พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย |

1.2 หลักการและเหตุผล

กทท. ได้ให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการดำเนินกิจการท่าเรือ โดยได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐและเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรในการพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่ยั่งยืน และเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain ตามที่ระบุในร่างกรอบยุทธศาสตร์ กทท. ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนานวัตกรรมอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในปี 2565 กทท. ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Master Plan) เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืนของ กทท. เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ ซึ่งประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำโดยใช้กลไก BCG ยุทธศาสตร์ที่ 2 บริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความสำเร็จด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกับห่วงโซ่อุปทาน และยุทธศาสตร์ที่ 4 ยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สังคม โดยมีเป้าหมายลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) 10% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

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

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2566-2573

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. มุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำโดยใช้กลไก BCG พร้อมสร้างความร่วมมือกับห่วงโซ่อุปทาน และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในสังคม (ยุทธศาสตร์ที่ 1, 3 และ 4)							
1.1 การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ กทท. ระยะที่ 3	0.4	0.4	**	**	**	0.8	ฝก.
1.2 ซื้อมอเตอร์ลิฟต์สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)	64.130	67.330	70.700	74.230		276.390	รท.2 กค ม.ฝท.
1.3 การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเรือลากจูงและลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	✓	✓	✓	✓	✓	-	กท.ฝท.
1.4 โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	*	*					สทท.
1.5 โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง	1.000	1.000	-	-		2.000	สทท.
1.6 โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)		*					ฝก.
1.7 โครงการพัฒนาแนวทางการดำเนินโครงการด้านเศรษฐกิจหมุนเวียนภายใน กทท.			**	**	**		ฝก.
1.8 โครงการสร้างเครือข่ายเศรษฐกิจหมุนเวียน				**	**		ฝก.
1.9 โครงการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement)		*	✓	✓	✓		ฝก.
1.10 โครงการจัดทำแนวทางการใส่ใจและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่อุปทาน			**				ฝก.
1.11 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้เครื่องจ่ายไฟฟ้าจากฝั่ง (Onshore Power Supply) ที่กทท. และ ทลฉ.			**	**			ฝช. ทลฉ. และ ทกท.
1.12 โครงการความร่วมมือกับบริษัทในห่วงโซ่อุปทานเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก				**			ทลฉ. ทกท. และ ฝพต.
1.13 โครงการจัดทำแผนที่นำทางสู่องค์กรที่เป็นกลางทางคาร์บอนปี พ.ศ. 2593					**		ฝก.
2. บริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล (ยุทธศาสตร์ที่ 2)							
2.1 โครงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อม	✓		**				ฝก. และ ฝทส.
2.2 โครงการสร้างนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม			**	**	**		ฝปส. และ ฝก.
2.3 โครงการพัฒนาและขอรับรอง PSHEMS ระดับ 3				**	**		ทกท. และ ทลฉ.
	65.530	68.730	70.700	74.230	-	279.190	

✓ ไม่ใช้งบประมาณ

* อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ

** ยังไม่ได้ของบประมาณเนื่องจากต้องหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดขอบเขตการศึกษาของโครงการฯ ก่อนดำเนินการขอจัดสรรงบประมาณ

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

- ปีงบประมาณ 2566 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 2% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)
- ปีงบประมาณ 2567 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 4% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)
- ปีงบประมาณ 2568 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 5% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)
- ปีงบประมาณ 2569 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 6% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)
- ปีงบประมาณ 2570 : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Ton CO₂e) จากการดำเนินงานของ กทท. (Scope 1 และ 2) ลดลง 7% จากปีฐาน (พ.ศ. 2562)

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 279.190 ล้านบาท

- งบทำการทั้งโครงการ 2.800 ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ 276.390 ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ (กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

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)			
1. มีการเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจจะทำให้โครงการถูกลดลำดับความสำคัญลง	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการอื่นทดแทน	-	-
2. ผู้รับผิดชอบโครงการ ไม่แน่ใจ ไม่คุ้นเคยกับเทคโนโลยีที่ใช้ใน	3	1	ต่ำ (3 x 1)	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	-

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)			
โครงการและไม่มีวิธี รับมือเตรียมไว้ หาก เกิดสิ่งที่อยู่ นอกเหนือความ คาดหมายหรือ ประสบการณ์						
3. โครงการไม่ สามารถสร้างผลงาน จริงได้ตามความ คาดหวังที่มีต่อผล จากการดำเนินงาน โครงการ	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ติดตาม ประเมินผลการ ดำเนินงาน และ พิจารณาแนว ทางแก้ไขหากพบ ปัญหาอุปสรรค	-	-
4. มีความเป็นไปได้ ที่จะเกิดผลกระทบ จากสภาพแวดล้อม ภายนอกที่ไม่ เหมาะสม เช่น การ เกิดภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม, แผ่นดินไหว, ลม พายุ)	2	1	ต่ำ (2 x 1)	จัดทำแผนงาน ซ่อมแซม ปรับปรุงอุปกรณ์ ในโครงการที่ ได้รับความ เสียหายให้ สามารถกลับมาใช้ งานได้	-	-
5. การทำงาน ผิดพลาด ของ พนักงาน (Human Error) ของ หน่วยงานภายใน องค์กร	3	1	ต่ำ (3 x 1)	ให้หน่วยงานต้น สังกัดควบคุม ตรวจสอบการ ดำเนินงานของ พนักงานเพื่อลด ความผิดพลาด	-	-
6. มีความเสี่ยงที่จะ ดำเนินโครงการ ไม่ได้ตามรอบเวลา และตารางเวลา (Schedule Risk) เนื่องจากเกิด สถานการณ์ นอกเหนือความ คาดหมาย เช่น โรค ระบาด Covid-19	2	3	ต่ำ (2 x 3)	ปรับเปลี่ยน รูปแบบการ ดำเนินโครงการ เช่น จัดการจัด กิจกรรมที่เชิญ ผู้เข้าร่วมโครงการ จำนวนมาก หรือ มอบเงินสนับสนุน กิจกรรมเป็นต้น	-	-

ผู้ประสานงาน : มยุรี ติรูป

ตำแหน่ง : นักวิชาการ 11 ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

โทร. : 5235

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
โครงการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.
หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 รองรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6	: สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	: พัฒนองค์กรอย่างมีส่วนร่วม 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 ซึ่งในแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้ระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวมขององค์กร จำนวน 14 กลุ่ม และจัดลำดับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมายจำนวน 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 อีกทั้งการรวบรวมความต้องการความคาดหวังเพื่อการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำกลยุทธ์ ทิศทางขององค์กรอื่น ๆ ต่อไป เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันทั่วทั้งองค์กร

ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท. ต้องมีแผนงานโครงการในการการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับ ซึ่งนำไปสู่แนวทางในการขับเคลื่อนองค์กรต่อไป

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

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

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

ตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท.
ระยะยาว แบ่งออกเป็น 2 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)						หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1. การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์	✓	✓	✓	✓	✓		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อ มุ่งเน้นการบริหารความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายใน และภายนอกองค์กร	✓	✓	✓	✓	✓		
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและเสริมสร้าง เครือข่ายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	✓	✓	✓	✓	✓		
2. การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	✓		✓		✓		กธด.
3. การประเมินของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		✓		✓			

* - สามารถเพิ่มตารางปีงบประมาณ หากแผนงานครอบคลุมระยะเวลามากกว่าปีงบประมาณ 2569 หรือเริ่มดำเนินงานก่อนปีงบประมาณ 2565

- กรณีที่ไม่ใช้งบประมาณ แต่มีการดำเนินงาน กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ในปีที่ดำเนินงานด้วย

1.6 เป้าหมายการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ (รายปี)

ตัวชี้วัด	2566	2567	2568	2569	2570
1. ระดับความสำเร็จของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียของ กทท.	ดำเนินการได้ ตาม เป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตาม เป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตาม เป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการได้ ตาม เป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100	ดำเนินการ ได้ตาม เป้าหมาย ของแผนฯ ร้อยละ 100
2. ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80
3. ร้อยละความผูกพันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. (ร้อยละ)		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80		ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80	

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านการตลาด

2.1 การตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้ง 2 ยุทธศาสตร์ จะตอบสนองต่อความต้องการและ
ความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.2 การสนับสนุนด้านการตลาด

ข้อมูลด้านการตลาด/โอกาสในการเติบโต	-
กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย/แนวทางในการดึงดูด ลูกค้าเพื่อเข้าใช้บริการ	-
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

- งบทำการทั้งโครงการ.....-.....ล้านบาท
- งบลงทุนทั้งโครงการ.....-.....ล้านบาท

3.4 แนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ (กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☒ 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
รวม								

2) คุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่ต้องการ

- พนักงาน

-

- Outsource

-

4.1.2 หลักสูตรการฝึกอบรม

ชื่อหลักสูตรการฝึกอบรม	ปีงบประมาณ ในการฝึกอบรม	ระยะเวลาในการ ฝึกอบรม	ค่าใช้จ่ายในการ ฝึกอบรม
อบรมหลักสูตรการให้ความรู้ในเรื่องการบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	ปี 2566 - 2569	1-2 วัน/หลักสูตร	N/A

4.2 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนแผนงาน/โครงการ

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
Software – Operating System/Application				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการบริการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
- Stakeholder Profile			
- การจัดเก็บความรู้และนวัตกรรมในระบบดิจิทัล ตามหลักเกณฑ์ Enablers			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยง ของแผนงาน/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)			
การบริหารจัดการแผน บริหารจัดการและ สร้างความสัมพันธ์ให้ เป็นไปตามระยะเวลา ที่กำหนด	E(2) ความสามารถ ในการบริหาร จัดการ	AL(3) ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	6	ประสานงาน ติดตามและ เร่ง ดำเนินงานให้เป็นไป ตามแผน	-	$2 \times 2 = 4$
แผนงานไม่สามารถ ตอบสนองความ ต้องการของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	C(1) ความมั่นใจในว่า มีโอกาสเกิดขึ้น ซ้ำ <50%	AL(3) ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	3	การมีส่วนร่วมของผู้ มีส่วนได้ส่วนเสียกับ การจัดทำแผนงาน	-	$1 \times 2 = 2$
การบริหารจัดการ แผนงานไม่ส่งผลต่อ คะแนนการสำรวจ ความพึงพอใจของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	F(1) ประสบการณ์ ไม่เคยเกิด ขึ้นมาก่อน	B(3) สามารถชี้แจง ทำความเข้าใจ ให้เกิดการ ยอมรับและ กลับมาใช้ บริการ ตามปกติ	3	การทบทวนแผน และติดตามการ ดำเนินงานอย่าง ใกล้ชิด	-	$1 \times 2 = 2$
แผนการดำเนินงาน สร้างความสัมพันธ์ไม่มี ประสิทธิภาพเนื่องจาก ผลกระทบจาก สถานการณ์โควิด	B(3) มีโอกาสที่จะ เกิดขึ้น 1-2 ปี ข้างหน้า	AL(2) ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	6	คัดเลือกกิจกรรม ที่เหมาะสมในการ สร้างความสัมพันธ์	-	$3 \times 1 = 3$
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ ยอมรับต่อการพัฒนา โครงการของ กทท.	A(1) เกิดขึ้นใน องค์กร 1 ครั้ง	B(3) สามารถชี้แจง ทำความเข้าใจ ให้เกิดการ ยอมรับและ กลับมาใช้ บริการได้ ตามปกติ	3	สื่อสารข้อเท็จจริงใน การพัฒนาโครงการ ของ กทท.	-	$1 \times 2 = 2$

ผู้ประสานงาน : นางสาวปานพทย์ นิติลัทธิ
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
โทร. 5309

แผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2566-2570 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.) ได้รับพื้นที่มาดำเนินการของ กทท. และกิจการที่เกี่ยวข้องจาก พ.ร.บ. การเวนคืน เมื่อปี พ.ศ. 2484 ในเนื้อที่ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ใช้ในกิจการท่าเรือ จำนวน 1,061 ไร่ ให้หน่วยงานรัฐใช้และเช่าใช้ จำนวน 378.2 ไร่ เป็นพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ จำนวน 199.2 ไร่ และเป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนบริเวณรอบเขตท่าเรือ จำนวน 515 ไร่ และอื่นๆ เช่น พื้นที่ทางสัญจร 199.6 ไร่

ปัจจุบันมีจำนวนชุมชนที่อาศัยในพื้นที่ของ กทท. ทั้งที่เป็นผู้อาศัยดั้งเดิมและจากการเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อปลูกสร้าง ขยายและต่อเติมเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งส่วนมากเป็นแรงงานจากต่างจังหวัดรวมแล้วประมาณ 12,545 คน มีประชากรรวม 53,529 คน แบ่งออกเป็นชุมชนได้จำนวน 26 ชุมชน (จดทะเบียนกับสำนักเขตคลองเตยแล้ว 24 ชุมชน อีก 2 ชุมชนยังไม่ได้จดทะเบียน) มีองค์กรพัฒนาชุมชนของเอกชนจำนวน 8 องค์กร ประกอบด้วย สมาคมอาสาต่อต้านยาเสพติด สถาบันการพัฒนาพื้นฐาน และมูลนิธิต่างๆ จำนวน 6 มูลนิธิ ได้แก่ มูลนิธิดวงประทีป และมูลนิธิส่งเสริมการพัฒนาบุคคล เป็นต้น มีโรงเรียนในพื้นที่จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ (เป็นโรงเรียนขยายโอกาสมีการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้นมีนักเรียนประมาณ 750 คน) และโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา (เป็นโรงเรียนประถมศึกษาระดับชั้นประถมศึกษา มีนักเรียนประมาณ 527 คน) ศูนย์บริการสาธารณสุข 41 และสถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ

จากการสำรวจผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนคลองเตยโดยรอบเขต กทท. พบว่า มีการต่อเติมที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่นต่อเนื่อง และบางส่วนได้มีการบุกรุกเข้าไปในเขตใต้ทางด่วนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างของทางด่วนได้ ประชากรในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพโดยใช้แรงงานเป็นหลัก มีรายได้เป็นรายวันและไม่แน่นอนมีรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานเมื่อเทียบกับรายได้กับการครองชีพในเมืองหลวงและจังหวัดใกล้เคียง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจในครัวเรือน ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้อยู่อาศัยและเยาวชนในชุมชนในด้านสุขภาพอนามัยที่ไม่ได้มาตรฐาน คุณภาพและโอกาสทางการศึกษาด้อยกว่าโรงเรียนใกล้เคียงในพื้นที่เดียวกันจากการอยู่อาศัยอย่างแออัดส่งผลให้เกิดแหล่งอาชญากรรม เป็นพื้นที่การแพร่ระบาดและเป็นแหล่งค้ายาเสพติดที่สำคัญของพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมานอกจากนี้ กทท. จะจัดระเบียบและให้การช่วยเหลือในด้านต่างๆ แล้วยังมีกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนอีกหลายหน่วยงานที่สำคัญองค์กรพัฒนาชุมชน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ให้การช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัยและพัฒนาอาชีพให้กับชุมชนอีกด้วย

ในปี 2536 กทท. มีโครงการจัดระเบียบโดยย้ายชุมชนไปอยู่ที่อาศัยทรงสูง ได้แก่ แฟลต 23-29 (จำนวน 500 ห้องขนาดพื้นที่ห้องละ 26 ตารางเมตร) พื้นที่ราบแปลงโล่งที่ซอยวัชรพล (จำนวน 380 แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) และ พื้นที่ราบแปลงโล่งหนองจอก (จำนวน 2,140 แปลงเนื้อที่แปลงละ 19.50 ตารางวา) ปรากฏว่ามีผู้ย้ายเข้าอยู่อาศัยเฉพาะแฟลต 23-25 สำหรับแฟลต 26-29 มีผู้แสดงเจตจำนงแต่ไม่ยอมย้ายเข้าไปอยู่อาศัยโดยให้เหตุผลว่าขนาดพื้นที่ห้องคับแคบ และยังคงอาศัยอยู่ที่เดิม สำหรับพื้นที่แปลงโล่งที่ซอยวัชรพล ยังมีแปลงโล่งว่างอีกจำนวน 13 แปลง และพื้นที่แปลงโล่งที่หนองจอก มีผู้แสดงเจตจำนงแต่ไม่ยอมย้ายไปอยู่โดยให้เหตุผลว่าพื้นที่ที่ กทท. จัดให้อยู่ไกลแหล่งที่ทำการประกอบอาชีพ ลำบากในการเดินทาง

ในปี 2560 กทท. มีนโยบายที่จะพัฒนาและบริหารพื้นที่โดยรวมบริเวณรอบนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบเขตท่าเรือไปพร้อมกับการพัฒนาโครงการต่างๆ ของ กทท. เพื่อเป็นการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรในภาพรวมรวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศ ตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตสร้างรายได้ระดับสูง เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาค และเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

ดังนั้น คณะกรรมการ กทท. จึงมีมติเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2559 ที่ 24/2559 แต่งตั้งคณะ กรรมการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย เพื่อเป็นการจัดระเบียบที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดบริเวณเขตคลองเตย ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพื่รองรับชาวชุมชนในอาณาบริเวณพื้นที่เขตคลองเตย จำนวน 26 ชุมชน (12,545 ครัวเรือน) โดยมุ่งเน้นถึงความสำคัญของการพัฒนาสังคม และโอกาสทางเศรษฐกิจสิ่งแวดล้อม และสุขอนามัยภายในชุมชน รวมทั้งเสริมสร้างศักยภาพของคนในชุมชน ควบคู่ไปกับการประกอบธุรกิจของ กทท.

ทั้งนี้ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.) ยังมีแผนการจัดระเบียบชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใต้ทางด่วนจำนวน 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 รวมทั้งสภาวะแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐานเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New urban core development)

1.3 แนวทาง/วิธีการบริหารจัดการโครงการ

- กทท ดำเนินการเอง

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2562 -2575

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

[illegible]

[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	ปี 2575	รวม	
16. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารสำนักงาน A1 A2 A3 พร้อมอาคารจอดรถ อาคารตลาดและพื้นที่ขายสินค้างานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								✓								ฝ่ายการช่าง
17. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารสำนักงาน A1 A2 A3 พร้อมอาคารจอดรถ อาคารตลาดและพื้นที่ขายสินค้างานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม								4.922*	24.610*	19.688*					49.220*	
18.ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารสำนักงาน A1 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. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย 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 พร้อมอาคารจอดรถงานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม									185.345	926.725	741.380				1,853.450	

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	ปี 2575	รวม	
23. ย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัยที่ B1 B2 B3 (1,512 ยูนิต) - ค่าขนย้าย												15.120			15.120	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
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 และ งานภูมิสถาปัตยกรรม										5.885*	29.425*	23.540*			58.850*	
27. ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย C1 C2 C3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และ งานภูมิสถาปัตยกรรม										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 เพื่อควบคุม งานก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม											✓					ฝ่ายการช่าง

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	ปี 2575	รวม	
30. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง อาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม											✓					ฝ่ายการช่าง
31. ที่ปรึกษาดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม											5.885*	29.425*	23.540*		58.850*	
32. ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย D1 D2 D3 พร้อมอาคารจอดรถ งานระบบสาธารณูปโภค และงานภูมิสถาปัตยกรรม											185.345	926.725	741.380		1,853.450	
33. ย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัยที่ D1 D2 D3 (1,500 หน่วย) - ค่าขนย้าย														15.120	15.120	ฝ่ายพัฒนารูจกิจและการตลาด
รวม	18.800	3.527*	67.004	487,353	29.259	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 2566

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

ปีงบประมาณ 2567

- ได้ผู้รับจ้างควบคุมงานและผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1
- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2568

- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2569

- ดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2570

- ดำเนินการย้ายชุมชนขึ้นอาคารพักอาศัย / ไปพื้นที่หนองจอก / กลับภูมิลำเนา แล้วเสร็จตามแผนงานประจำปี

ปีงบประมาณ 2571-2575

- 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 2566-2569 = 2102.689 ล้านบาท)

- งบทำการทั้งโครงการ : 284.62 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2566-2569 = 63.772 ล้านบาท)
- งบลงทุนทั้งโครงการ : 10,813.70 ล้านบาท
(ปีงบประมาณ 2566-2569 = 2039.405 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ผทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			

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. : 5336

แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2566-2570 ของ กทท.
พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ตามมาตรฐานสากล
หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก : กองกำกับดูแลองค์กร สำนักบรรษัทภิบาล

ส่วนที่ 1 ความสำคัญของโครงการในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ กทท.

1.1 ร่องรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของ กทท.

- | | |
|---------------------------------|---|
| วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 6 | : สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน |
| ยุทธศาสตร์ที่ 6 | : พัฒนานวัตกรรมอย่างมีส่วนร่วม 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) ภารกิจ (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 สำนักบรรษัทภิบาล ดำเนินการทบทวนและจัดทำนโยบาย คู่มือ และแผนกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. เพื่อพิจารณา และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการของโครงการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2570

1.5 แผนการดำเนินงานภายใต้แผนงาน/โครงการ

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ* (งบประมาณ : ล้านบาท)							หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	รวม	
1 จัดทำ/ทบทวนนโยบาย และคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณา	✓	✓	✓	✓	✓	✓		สบก.
2 จัดทำ/ทบทวนแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท. เพื่อพิจารณา และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	✓		สบก.
3 จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ และคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	✓		สบก.
4 ประเมินผลสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีประจำปี เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลฯ เพื่อทราบ	✓	✓	✓	✓	✓	✓		สบก.

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
- ปีงบประมาณ 2570 : ร้อยละผลการดำเนินงานตามแผนงาน ร้อยละ 100

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(กรุณาเลือกแนวทางแหล่งที่มาของเงินลงทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ)

- ☐ 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

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงการ (โครงการใหม่)

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ประมาณราคา ต่อหน่วย	ปีที่เริ่มใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์				
-				
-				
Software – Operating System/Application				
-				
-				

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั่วไปที่ต้องการรับการสนับสนุนเพิ่มเติมจาก ฝทส.

ประเภท/รายละเอียด	จำนวน	ปีที่ต้องการใช้งาน	หมายเหตุ
Hardware – อุปกรณ์ภายใน/ภายนอกเครื่องคอมพิวเตอร์			
-			
-			
Software – โปรแกรมสำนักงาน / โปรแกรมสำเร็จรูป			
-			
-			

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการ

แนวทาง/วิธีการบริหารความเสี่ยงของแผนงาน/โครงการตามหลักเกณฑ์คู่มือบริหารความเสี่ยง

เหตุการณ์ความเสี่ยงของ แผนงาน/โครงการ	ผลการประเมินความเสี่ยง Risk Assessment			แนวทางในการจัดการ ความเสี่ยง	งบประมาณ ที่ใช้ในการ จัดการ ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยงที่ หลงเหลือหลังการ จัดการความเสี่ยง (L x I)
	โอกาสที่จะเกิด Likelihood (L)	ผลกระทบ Impact (I)	ระดับความเสี่ยง Inherent Risk (L x I)			
1. โครงสร้างและอัตราค่าจ้างด้าน การกำกับดูแลที่ดี (CG) ยังอยู่ ระหว่างการพิจารณา ซึ่งจะส่งผล ให้การดำเนินงานด้าน CG ไม่ สามารถดำเนินการได้อย่างมี ประสิทธิภาพเท่าที่ควร	4 L	4 AP	4x4 16	ติดตาม ควบคุม หนี โครงสร้างและอัตราค่าจ้าง จาก ฝบ. อย่างต่อเนื่อง	-	3x2 6
2. การขาดโครงสร้างและ อัตราค่าจ้างด้าน Compliance ทำ ให้กลไกในการกำกับดูแลที่ดีไม่ ครบถ้วนสมบูรณ์ เนื่องจากไม่มี กลไกหลักในการกำกับดูแล ควบคุมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ	4 M	4 AH	4x4 16	ติดตาม ควบคุม หนี โครงสร้างและอัตราค่าจ้าง จาก ฝบ. อย่างต่อเนื่อง	-	3x3 9

ผู้ประสานงาน : นางสาวปราณี ศุภกิจศิลป์
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักบรรษัทภิบาล
โทร. : 5245

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