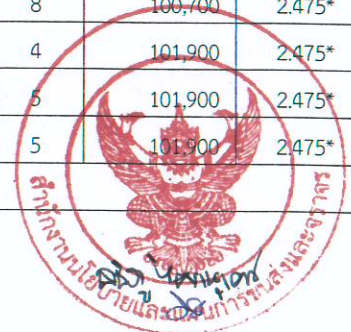


ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

1. ชื่อโครงการ : การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง
2. หน่วยงานเจ้าของโครงการ : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.
3. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร : 22,492,400 บาท (งบประมาณปี 2563 จำนวน 4,498,500 บาท และผูกพันงบประมาณปี 2564 จำนวน 17,993,900 บาท)
4. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ..... ๑๗ เมษายน ๒๕๖๓ .....  
เป็นเงิน 22,492,400 บาท
5. ค่าตอบแทนบุคลากร 16,452,100 บาท
  - 5.1 ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ
  - 5.2 คุณสมบัติที่ปรึกษา ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง ที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ ดังนี้
  - 5.3 จำนวนที่ปรึกษา บุคลากรหลัก 15 คน บุคลากรสนับสนุน 21 คน

คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์	จำนวนคน-เดือน (man-month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
			ไม่น้อยกว่า (ปี)	คน	เดือน			
<b>บุคลากรหลัก</b>								
1. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	20 ขึ้นไป	1	10	188,800	2.475*	1,888,000
2. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	15	1	10	134,800	2.475*	1,348,000
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
5. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	7	101,900	2.475*	713,300
6. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
7. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	10	101,900	2.475*	1,019,000
8. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	7	101,900	2.475*	713,300
9. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
10. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม	ปริญญาโท	สถาปัตยกรรม	10	1	6	81,100	2.475*	486,600
11. ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน	ปริญญาโท	วิจัย	10	1	7	100,700	2.475*	704,900
12. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง	ปริญญาโท	วิจัย	10	1	8	100,700	2.475*	805,600
13. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	4	101,900	2.475*	407,600
14. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	5	101,900	2.475*	509,500
15. ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	5	101,900	2.475*	509,500
<b>รวม</b>								<b>12,366,100</b>



คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน (man-month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
				คน	เดือน			
<b>บุคลากรสนับสนุน</b>								
1. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
2. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
3. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
4. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
5. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	9	30,000		270,000
6. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
7. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา	ปริญญาตรี	-	5	2	8	30,000		480,000
8. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
9. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
10. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
11. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	-	5	1	4	30,000		120,000
12. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี	-	5	1	5	30,000		150,000
13. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์	ปริญญาตรี	-	5	2	5	30,000		300,000
14. เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	ปริญญาตรี	-	5	2	8	30,000		480,000
15. เลขานุการ	ปวส.	-	5	1	14	15,000		210,000
16. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ไม่ระบุ	-	-	1	14	12,000		168,000
17. พนักงานรับ - ส่งเอกสาร	ไม่ระบุ	-	-	1	10	12,000		120,000
18. เจ้าหน้าที่ธุรการ	ปวส.	-	5	1	14	12,000		168,000
<b>รวม</b>								<b>4,086,000</b>
<b>รวมทั้งสิ้น</b>								<b>16,452,100</b>

หมายเหตุ \* ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark-Up Factor = ๒.๔๗๕) หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ ประกอบด้วย

๑. ไม่รับรองระบบคุณภาพที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้อย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท
๓. มีใบรับประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาทในปีที่ยื่นข้อเสนอ



6. ค่าวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 157,000 บาท

6.1 ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร จำนวน 157,000 บาท

6.1.1 รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.2 รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.3 รายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.4 ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 40,000 บาท

6.1.5 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย

(1) รายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน 20 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 40,000 บาท

(2) วีดิทัศน์ (VCD หรือ DVD) ที่แสดงสาระสำคัญของการศึกษา จำนวน 20 ชุดๆ ละ 100 บาท

เป็นเงิน 2,000 บาท

(3) Portable Hard disk รายงาน ข้อมูล และ Presentation ของโครงการทั้งหมด จำนวน

5 ชุดๆ ละ 3,000 บาท เป็นเงิน 15,000 บาท

6.2 ค่าจัดหาวัสดุอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ -ไม่มี-

7. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) -ไม่มี-

8. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 5,883,300 บาท

8.1 ค่าใช้จ่ายในการสำรวจภาคสนาม รวมเป็นเงิน	2,623,000 บาท
8.1.1 ค่าสำรวจภูมิประเทศของแนวทางเลือกในการพัฒนาโครงข่าย การขนส่งสินค้าเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลที่เป็นไปได้ บริเวณพื้นที่ภาคใต้	732,000 บาท
8.1.2 ค่าสำรวจสภาพการให้บริการและปัญหาอุปสรรคของโครงข่าย คมนาคมขนส่งสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในปัจจุบัน ระหว่างพื้นที่ EEC กับ SEC	610,000 บาท
8.1.3 ค่าสำรวจสภาพการให้บริการและศักยภาพท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน	549,000 บาท
8.1.4 ค่าสำรวจด้านการขนส่งสินค้า	
(1) ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีศักยภาพทั้งส่งออกและนำเข้า ระหว่างพื้นที่ EEC กับ SEC	366,000 บาท
(2) ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล	366,000 บาท
8.2 ค่าดำเนินการด้านการมีส่วนร่วม/ประชาสัมพันธ์	1,720,300 บาท
8.2.1 จัดประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (จำนวน 1 ครั้ง)	105,400 บาท
8.2.2 จัดประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ พื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง (จำนวน 1 ครั้ง)	213,400 บาท
8.2.3 จัดประชุมสัมมนาการมีส่วนร่วมในพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (จำนวน 2 ครั้ง)	210,800 บาท
8.2.4 จัดประชุมสัมมนาการมีส่วนร่วมในพื้นที่ภาคใต้ (จำนวน 2 ครั้ง)	426,800 บาท
8.2.5 จัดอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยี (จำนวน 1 ครั้ง)	123,800 บาท
8.2.6 ค่าสื่อประชาสัมพันธ์	640,100 บาท



8.3	ค่าดำเนินการในสำนักงาน รวมเป็นเงิน	1,540,000 บาท
8.3.1	ค่าติดต่อสื่อสาร	140,000 บาท
8.3.2	ค่าถ่ายเอกสาร	140,000 บาท
8.3.3	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	140,000 บาท
8.3.4	ค่าเช่าสำนักงาน	630,000 บาท
8.3.5	ค่าเช่ายานพาหนะและเชื้อเพลิง	490,000 บาท

9. รายชื่อผู้รับผิดชอบกำหนดราคากลาง

อธิษฐาน จิตราญเคราะห์

นายอธิษฐาน จิตราญเคราะห์

ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย รักษาราชการแทน  
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ศิริเกษ อภิรัตน์

นายศิริเกษ อภิรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ทศิษฐา วิงมไพบ

นางสาวทศิษฐา วิงมไพบ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

พรพิมล พึ่งพุดฉิมพันธ์

นางสาวพรพิมล พึ่งพุดฉิมพันธ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

พรหมศร ปานกลิ่นพุดม

นางสาวพรหมศร ปานกลิ่นพุดม

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สุชาดา พรหมโคตร

นางสุชาดา พรหมโคตร

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

10. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี ของกองมาตรฐาน  
งบประมาณ 1 สำนักงานงบประมาณ ธันวาคม 2562

หลักเกณฑ์ราคากลางในการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักงานบริหารหนังสือราชการ กระทรวงกลาโหม  
ที่ กค 0907/12725 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556



ขอบเขตรายละเอียดของงาน  
การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต  
ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

๑. หลักการและเหตุผล

ศักยภาพสำคัญของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ การเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์แห่งภูมิภาคอาเซียน เป็นประตูสู่เอเชีย โดยในอนาคตพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ทั้งยังเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดีย กับมหาสมุทรแปซิฟิก รวมถึงประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และทางตอนใต้ของประเทศจีนด้วยพื้นที่ ภูมิภาคตะวันออกของประเทศไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมระดับประเทศ ปัจจุบันรายได้ ๑ ใน ๓ ผลิตขึ้นจากพื้นที่ดังกล่าว เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) เป็นการยกระดับการพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการสร้างความเชื่อมโยงในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง แบบครบวงจร การพัฒนาเมือง การท่องเที่ยว และการปรับมาตรการและกลยุทธ์ทางการตลาด เพื่อการส่งออก และการบริโภค มีวัตถุประสงค์สำหรับการขนส่งและการกระจายสินค้าในระบบโลจิสติกส์เป็นหลัก โดยมุ่งเน้น การสร้างความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องระหว่างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งแต่ละประเภทเข้าไว้ด้วยกัน แนวคิดในการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเชื่อมโยงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคของทั้งประเทศเข้าไว้ ด้วยกัน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความประหยัดจากการขนส่ง ซึ่งเป็นการลดต้นทุนในสินค้า และเป็นการพัฒนาระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันการกระจายสินค้า เพื่อส่งออกและนำเข้าจะผ่านท่าเรือในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว โดยในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศที่อยู่ทางด้าน มหาสมุทรอินเดียจะต้องขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา มีปริมาณเรือสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดค่าใช้จ่าย และระยะเวลามากขึ้น ดังนั้น หากสามารถพัฒนาให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งทะเล เพื่อรองรับ การพัฒนา EEC ก็จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

ปัจจุบันประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยประกอบด้วยกลุ่มประเทศจำนวน ๓ กลุ่ม ตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก อันได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา เป็นต้น กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อันได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา และกลุ่มสุดท้ายคือ กลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าการค้าประมาณร้อยละ ๖๐ ร้อยละ ๒๕ และร้อยละ ๑๕ ของมูลค่าการค้ารวมทั้งประเทศตามลำดับ จากกลุ่มประเทศดังกล่าวพบว่า กลุ่มประเทศ ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกประมาณร้อยละ ๗๕ สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ขณะที่กลุ่มประเทศ ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ต้องนำเข้าหรือส่งออกโดยผ่านการถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย เนื่องจาก ประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือน้ำลึกด้านชายฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถรองรับการนำเข้าและส่งออกตู้สินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับประตูการค้าในฝั่งอันดามัน ท่าเรือระนองเป็นท่าเรือตู้สินค้าและใช้เป็นประตูการค้าของไทย ในการขนส่งสินค้าออกสู่มหาสมุทรอินเดียได้ ปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ถึง ๑๒,๐๐๐ DWT ซึ่งตามนโยบายได้กำหนดให้เป็นประตูการค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC แต่ปัจจุบันไม่ได้ มีการใช้งานตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว ในขณะที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยยังมีท่าเรือประจวบ ซึ่งยังมีขีดความสามารถ ในการรองรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งท่าเรือชุมพรปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ยุติโครงการ อาจนำมาพิจารณาทบทวน และพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลระหว่างท่าเรือบริเวณพื้นที่ EEC ผ่านท่าเรือระนอง



ในการนำเข้า/ส่งออกสินค้าไปยังประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรง จะทำให้ลดระยะทางและค่าใช้จ่าย ในการขนส่ง โดยปัจจุบันต้องผ่านช่องแคบมะละกาและไปถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซียก่อน โดยใช้ ท่าเรือระนองเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียผ่านทางน้ำไปสู่ภาคต่างๆ ในประเทศได้อย่างสะดวก นอกจากนี้จะรองรับการขนส่งสินค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC แล้วยังสามารถ ขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่มตะวันออกกลางและยุโรปได้

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ จังหวัดชุมพร เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยจะเริ่มในพื้นที่ ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งโครงการที่จะเร่งผลักดัน คือ โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตกหรือ โครงการไทยแลนด์ ริเวียร่า เพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ เพิ่มรายได้ให้มากขึ้น โดยมีกรอบในการพัฒนาไว้ ๔ ด้าน ดังนี้

๑) Western Gateway จะเป็นการพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงเครือข่าย และใช้ประโยชน์ในการเป็น ประตูส่งสินค้าออกไปทางฝั่งตะวันตก หรือ BIMSTEC (บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมา ศรีลังกา ไทย) รวมถึง ประเทศจีนด้วย

๒) Bio Base Industry โดยจะพัฒนาทั้งการแปรรูปการเกษตร การประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และ พัฒนาฐานอุตสาหกรรมชีวภาพที่ต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มให้มีมูลค่าสูงขึ้น การยกระดับมหาวิทยาลัย ในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางของงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับปาล์มน้ำมัน และยางพารา ยกกระดับเกษตรกรรายย่อยให้มีขีดความสามารถในการผลิตสินค้าเกษตรและแปรรูปให้มากขึ้น

๓) Royal Coast Andaman Cruise โดยจะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงกับอันดามัน เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ หรือริเวียร่าเมืองไทย

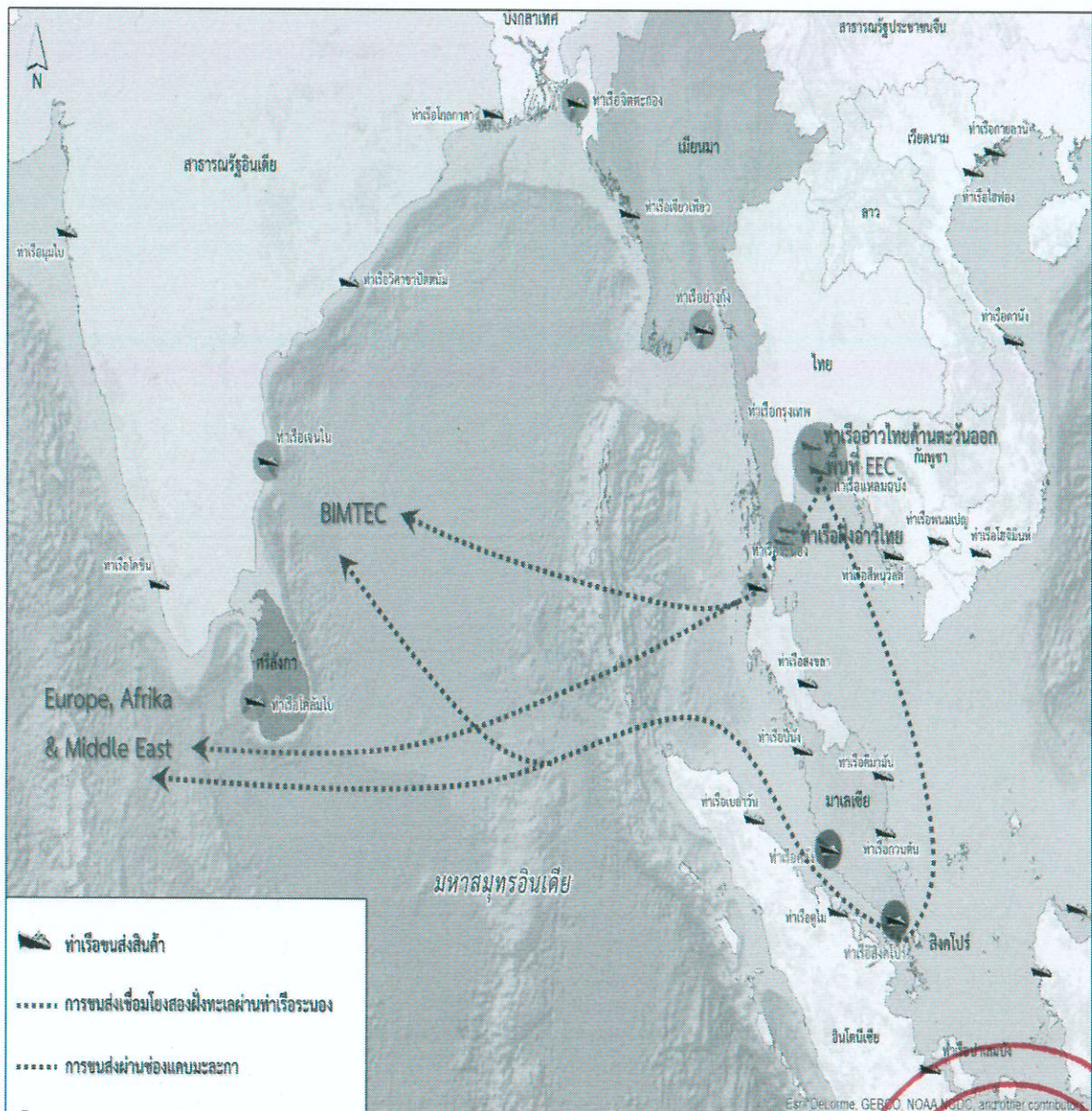
๔) Green and Culture จะมีการศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ป่าไม้ และป่าชายเลน

โดยในกรอบการพัฒนาทั้ง ๔ ด้าน ได้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานไว้ ๒ เป้าหมาย คือ ภาคใต้ ตอนบน คือ ชุมพร และระนอง ซึ่ง ๒ จังหวัดนี้จะผลักดันให้เป็น Smart Living City เพื่อเป็นประตูเชื่อม ระหว่างชุมพร-ระนอง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งสินค้า ส่วนภาคใต้ตอนล่าง คือ สุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช ซึ่ง ๒ จังหวัดนี้จะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านวิจัย และพัฒนา เพื่อต่อยอดผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปาล์ม

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา) และฝั่งอันดามัน (ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พังงา ระนอง สตูล) ที่เสนอให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จากสถานีรถไฟ จังหวัดชุมพรเพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง และได้สั่งการให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน โดยจะต้องมีการจัดลำดับความสำคัญตามกรอบ และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ รวมทั้งคำนึงถึงสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงของโลกได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ แผนงานโครงการที่พิจารณาได้ชัดเจนแล้ว จะต้องกำหนดให้สอดคล้องตรงกันในแผนปฏิบัติการของกระทรวง ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้พิจารณาและเห็นความจำเป็นเร่งด่วนและประสิทธิภาพของการลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ที่สามารถตอบสนองการลดต้นทุนด้าน Logistic ของการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อส่งต่อสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง



## ๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อจัดทำแผน Logistics ที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการลดต้นทุนด้าน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

๒.๒ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคใต้ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน)

## ๓. ขอบเขตของการศึกษา

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ : การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การค้าและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยง สองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) โดยผ่านช่องแคบมะละกา รวมทั้งโครงการ land Bridge ในภูมิภาค

๓.๑.๑ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ผ่านช่องแคบมะละกา

๓.๑.๒ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อันได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา รวมทั้งข้อมูลสถิติการค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ผ่านมา พร้อมวิเคราะห์แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียในอนาคต

๓.๑.๓ การทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย และ ผลการศึกษาของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา land Bridge ต่างๆ ในภูมิภาคภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ของประเทศไทยที่ผ่านมา

๓.๒ งานส่วนที่ ๒ : การจัดทำยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ เพื่อการเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

๓.๒.๑ ศึกษาวิเคราะห์ ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์การลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ของประเทศไทย

๓.๒.๒ ศึกษาและคาดการณ์อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้าจากพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มีโอกาสในการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยครอบคลุมข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าวตั้งแต่ประเทศคู่ค้า รวมไปถึงการขนส่งภายในประเทศจากแหล่งผลิตไปยังจุดรับสินค้าปลายทางของผู้บริโภค โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง (Route) รูปแบบ (Mode) และพาหนะในการขนส่งภายในประเทศ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งและการเชื่อมโยงการขนส่ง ตลอดเส้นทางซึ่งครอบคลุมรูปแบบและประเภทการขนส่งลักษณะ น้ำหนักและมูลค่าของสินค้า รวมถึงการสำรวจข้อมูลค่าบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าดังกล่าว

๓.๒.๓ ศึกษาทบทวนและวิเคราะห์โอกาสในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันของประเทศไทย ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อรองรับการขนส่งเชื่อมโยงภายในประเทศและใช้เป็นประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ รวมทั้งใช้เป็นจุดเชื่อมการขนส่งระหว่างสองฝั่งทะเล

๓.๒.๔ ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งทางถนนและรถไฟระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งดังกล่าว เพื่อให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับพื้นที่ประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

๓.๒.๕ จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง



**๓.๓ งานส่วนที่ ๓ : การจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล จังหวัดระนอง**

๓.๓.๑ วิเคราะห์ประมาณค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้งคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะใช้เส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าว โดยเปรียบเทียบรูปแบบ และค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทั้งในกรณีที่มีและไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการขนส่ง ตามแนวเส้นทางดังกล่าว

๓.๓.๒ วิเคราะห์ประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ (Environmental Checklist) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ดังกล่าว เพื่อสามารถนำไปใช้ในการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในขั้นตอนต่อไป

๓.๓.๓ การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ คำนวณต้นทุนด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามแผนการพัฒนา Logistics

๓.๓.๔ จัดทำแผนงานและและจัดลำดับความสำคัญของแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล จังหวัดระนอง

**๓.๔ งานส่วนที่ ๔ : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน**

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโดยที่ปรึกษา จะต้องดำเนินการ

๓.๔.๑ จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

๓.๔.๒ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่สร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดโครงการ อย่างน้อย ๑ เดือนต่อครั้ง หรือเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์

๓.๔.๓ จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาเพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

**๔. ระยะเวลาการดำเนินการ ๑๔ เดือน**

**๕. งบประมาณที่ดำเนินการ จำนวน ๒๒,๔๙๒,๔๐๐ บาท**

๕.๑ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๔,๔๙๘,๕๐๐ บาท

๕.๒ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑๗,๙๙๓,๙๐๐ บาท

**๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา**

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอเพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

๖.๒.๑ ผู้จัดการโครงการ

๖.๒.๒ รองผู้จัดการโครงการ

๖.๒.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์



- ๖.๒.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๖.๒.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- ๖.๒.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- ๖.๒.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา
- ๖.๒.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม
- ๖.๒.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน
- ๖.๒.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง
- ๖.๒.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๖.๒.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๑๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และ/หรือหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๖.๗ ผู้ที่จะเข้ายื่นข้อเสนอในการจัดจ้างของหน่วยงานภาครัฐ อย่างน้อยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

๖.๗.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย

๖.๗.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๖.๗.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๖.๗.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ ตามมาตรา ๑๐๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๖.๗.๕ ไม่เป็นบุคคลซึ่งถูกแจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๖.๗.๖ คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

โดยผู้จะเข้ายื่นข้อเสนอต้องแสดงหลักฐานถึงขีดความสามารถ และความพร้อมที่ตนมีอยู่ในวันยื่นข้อเสนอด้วย



## ๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด ให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๗.๔ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับและห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่ หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และจะต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือสนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม

## ๘. กำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาต้องส่งรายงานและเอกสารต่างๆ พร้อมกับต้นฉบับในแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) ภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

### ๘.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานเบื้องต้น เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยรายงานเบื้องต้นอย่างน้อยต้องนำเสนอรายละเอียดการดำเนินงานของที่ปรึกษา แผนผังโครงสร้างการทำงานของบุคลากร แผนการจัดบุคลากร แผนการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการทำงานของบุคลากรหลัก แยกตามความรับผิดชอบ แนวทางและวิธีการศึกษา ขั้นตอนการปฏิบัติงานแต่ละกิจกรรม โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณาจำนวน ๒๐ ชุด

### ๘.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๓ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาสาระของผลการศึกษาด้านต่างๆ ที่ผ่านตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไข (ถ้ามี) โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณาจำนวน ๒๐ ชุด

### ๘.๓ รายงานฉบับกลาง (Interim Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับกลาง เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๗ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยผลการศึกษาที่ดำเนินการผ่านมา รวมทั้ง ร่างแนวคิดในการจัดทำแผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณา จำนวน ๒๐ ชุด



๘.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๑ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยในขั้นตอนนี้อย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย ร่างแผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้ง ร่างแผนลงทุน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อประกอบการพิจารณาของ สนช. จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

๘.๕.๑ ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๔ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยจะต้องประกอบด้วย แผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้ง แผนลงทุน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อประกอบการพิจารณาของ สนช. จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕.๒ วิกิตทัศน์แสดงสาระสำคัญของผลการศึกษา ความยาวไม่เกิน ๕ นาที จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕.๓ รายงานและไฟล์ข้อมูลที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด บนที่กใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด

๙. ค่าจ้าง

๙.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๑ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๒ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๓ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๔ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๕ งวดที่ ๕ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๕ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

ทั้งนี้ สนช. จะดำเนินการจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ที่ปรึกษาเมื่อมีการร้องขอจากที่ปรึกษาร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้างตามสัญญาและที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ หรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และจะคืนให้แก่คู่สัญญาเมื่อ สนช. ได้หักเงินที่จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

สำหรับการจ้างหน่วยงานของรัฐ สนช. จะจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าได้ไม่เกินร้อยละ ๕๐ (ห้าสิบ) ของค่าจ้างตามสัญญาและไม่ต้องมีหลักประกันเงินรับล่วงหน้า ทั้งนี้ จะคืนจะให้แก่ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญา เมื่อ สนช. ได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว



๑๐. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

๑๐.๑ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และจัดทำ ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่มีขอบเขตเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ ไม่น้อยกว่าจำนวน ๓ เรื่อง

๑๐.๒ ที่ปรึกษาจะต้องถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ เพื่อเพิ่มพูน ความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน (Counter Part)

๑๐.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี / องค์ความรู้ (Technology Transfer / Knowledge - Knowhow Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้เพื่อสร้างความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๐ คน

๑๑. การจัดประชุมสัมมนาและประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาเพื่อนำเสนอข้อมูลเพื่อการมีส่วนร่วม โดยอย่างน้อยจะต้อง ดำเนินการดังนี้

๑๑.๑ การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและตัวแทนภาคประชาชน โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงาน เบื้องต้น (Inception Report) เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็น ข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วม ไม่น้อยกว่า ๘๐ คน

๑๑.๒ การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ครั้งที่ ๑

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เป็นข้อมูลประกอบ การดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และในพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๘๐ คน

๑๑.๓ การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ครั้งที่ ๒

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม ครั้งที่ ๒ เพื่อเป็นข้อมูล ประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๘๐ คน



**๑๒. การบริหารโครงการ**

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

**๑๓. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ป.ป.ช.**

๑๓.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๓.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement : e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อกรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ป.ป.ช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๓.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExportExcelForm/...> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซองข้อมูลที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

**๑๔. ข้อสงวนสิทธิ์**

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค



**หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ**  
**การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต**  
**ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง**

**หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ**

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา ให้มีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๑๐
๒. วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน	๔๕
๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน	๔๕
<b>รวม</b>	<b>๑๐๐</b>

ทั้งนี้ ผลการพิจารณาคะแนนรวมตามหลักเกณฑ์ฯ ทั้ง ๓ ส่วน ได้แก่ ๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒. วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน ๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน **จะต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ โดยรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ขึ้นไป** จึงจะได้รับการพิจารณาในขั้นต่อไป (เป็นไปตามแนวทางและเกณฑ์มาตรฐานในการจ้างที่ปรึกษา สนข.)



## ขอบเขตรายละเอียดของงาน

# การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

### ๑. หลักการและเหตุผล

ศักยภาพสำคัญของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ การเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์แห่งภูมิภาคอาเซียน เป็นประตูสู่เอเชีย โดยในอนาคตพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ทั้งยังเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดีย กับมหาสมุทรแปซิฟิก รวมถึงประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และทางตอนใต้ของประเทศจีนด้วยพื้นที่ ภาคตะวันออกของประเทศไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมระดับประเทศ ปัจจุบันรายได้ ๑ ใน ๓ ถูกผลิตขึ้นจากพื้นที่ดังกล่าว เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) เป็นการยกระดับการพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการสร้างความเชื่อมโยงในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง แบบครบวงจร การพัฒนาเมือง การท่องเที่ยว และการปรับมาตรการและกลยุทธ์ทางการตลาด เพื่อการส่งออก และการบริโภค มีวัตถุประสงค์สำหรับการขนส่งและการกระจายสินค้าในระบบโลจิสติกส์เป็นหลัก โดยมุ่งเน้น การสร้างความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องระหว่างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งแต่ละประเภทเข้าไว้ด้วยกัน แนวคิดในการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเชื่อมโยงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคของทั้งประเทศเข้าไว้ด้วยกัน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความประหยัดจากการขนส่ง ซึ่งเป็นการลดต้นทุนในสินค้า และเป็นการพัฒนาระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันการกระจายสินค้า เพื่อส่งออกและนำเข้าจะผ่านท่าเรือในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว โดยในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศที่อยู่ทางด้าน มหาสมุทรอินเดียจะต้องขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา มีปริมาณเรือสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดค่าใช้จ่าย และระยะเวลามากขึ้น ดังนั้น หากสามารถพัฒนาให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งทะเล เพื่อรองรับ การพัฒนา EEC ก็จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

ปัจจุบันประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยประกอบด้วยกลุ่มประเทศจำนวน ๓ กลุ่ม ตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก อันได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา เป็นต้น กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อันได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา และกลุ่มสุดท้ายคือ กลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าการค้าประมาณร้อยละ ๖๐ ร้อยละ ๒๕ และร้อยละ ๑๕ ของมูลค่าการค้ารวมทั้งประเทศตามลำดับ จากกลุ่มประเทศดังกล่าวพบว่า กลุ่มประเทศ ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกประมาณร้อยละ ๗๕ สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ขณะที่กลุ่มประเทศ ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ต้องนำเข้าหรือส่งออกโดยผ่านการถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย เนื่องจาก ประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือน้ำลึกด้านชายฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถรองรับการนำเข้าและส่งออกตู้สินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับประตูการค้าในฝั่งอันดามัน ท่าเรือระนองเป็นท่าเรือตู้สินค้าและใช้ประตูการค้าของไทย ในการขนส่งสินค้าออกสู่มหาสมุทรอินเดียได้ ปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ถึง ๑๒,๐๐๐ DWT ซึ่งตามนโยบายได้กำหนดให้เป็นประตูการค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ มีการใช้งานตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว ในขณะที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยยังมีท่าเรือประจวบ ซึ่งยังมีขีดความสามารถ ในการรองรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งท่าเรือชุมพรปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ยุติโครงการ อาจนำมาพิจารณาทบทวน และพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลระหว่างท่าเรือบริเวณพื้นที่ EEC ผ่านท่าเรือระนอง



ในการนำเข้า/ส่งออกสินค้าไปยังประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรง จะทำให้ลดระยะทางและค่าใช้จ่าย ในการขนส่ง โดยปัจจุบันต้องผ่านช่องแคบมะละกาและไปถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซียก่อน โดยใช้ ท่าเรือระนองเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียผ่านทางน้ำไปสู่ภาคต่างๆ ในประเทศได้อย่างสะดวก นอกจากนี้จะรองรับการขนส่งสินค้ากับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC แล้วยังสามารถ ขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่มตะวันออกกลางและยุโรปได้

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ จังหวัดชุมพร เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยจะเริ่มในพื้นที่ ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งโครงการที่จะเร่งผลักดัน คือ โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตกหรือ โครงการไทยแลนด์ ริเวียร่า เพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ เพิ่มรายได้ให้มากขึ้น โดยมีกรอบในการพัฒนาไว้ ๔ ด้าน ดังนี้

๑) Western Gateway จะเป็นการพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงเครือข่าย และใช้ประโยชน์ในการเป็น ประตูส่งสินค้าออกไปทางฝั่งตะวันตก หรือ BIMSTEC (บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมา ศรีลังกา ไทย) รวมถึง ประเทศจีนด้วย

๒) Bio Base Industry โดยจะพัฒนาทั้งการแปรรูปการเกษตร การประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และ พัฒนารฐานอุตสาหกรรมชีวภาพที่ต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มให้มีมูลค่าสูงขึ้น การยกระดับมหาวิทยาลัย ในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางของงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับปาล์มน้ำมัน และยางพารา ยกระดับเกษตรกรรายย่อยให้มีขีดความสามารถในการผลิตสินค้าเกษตรและแปรรูปให้มากขึ้น

๓) Royal Coast Andaman Cruise โดยจะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงกับอันดามัน เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ หรือริเวียร่าเมืองไทย

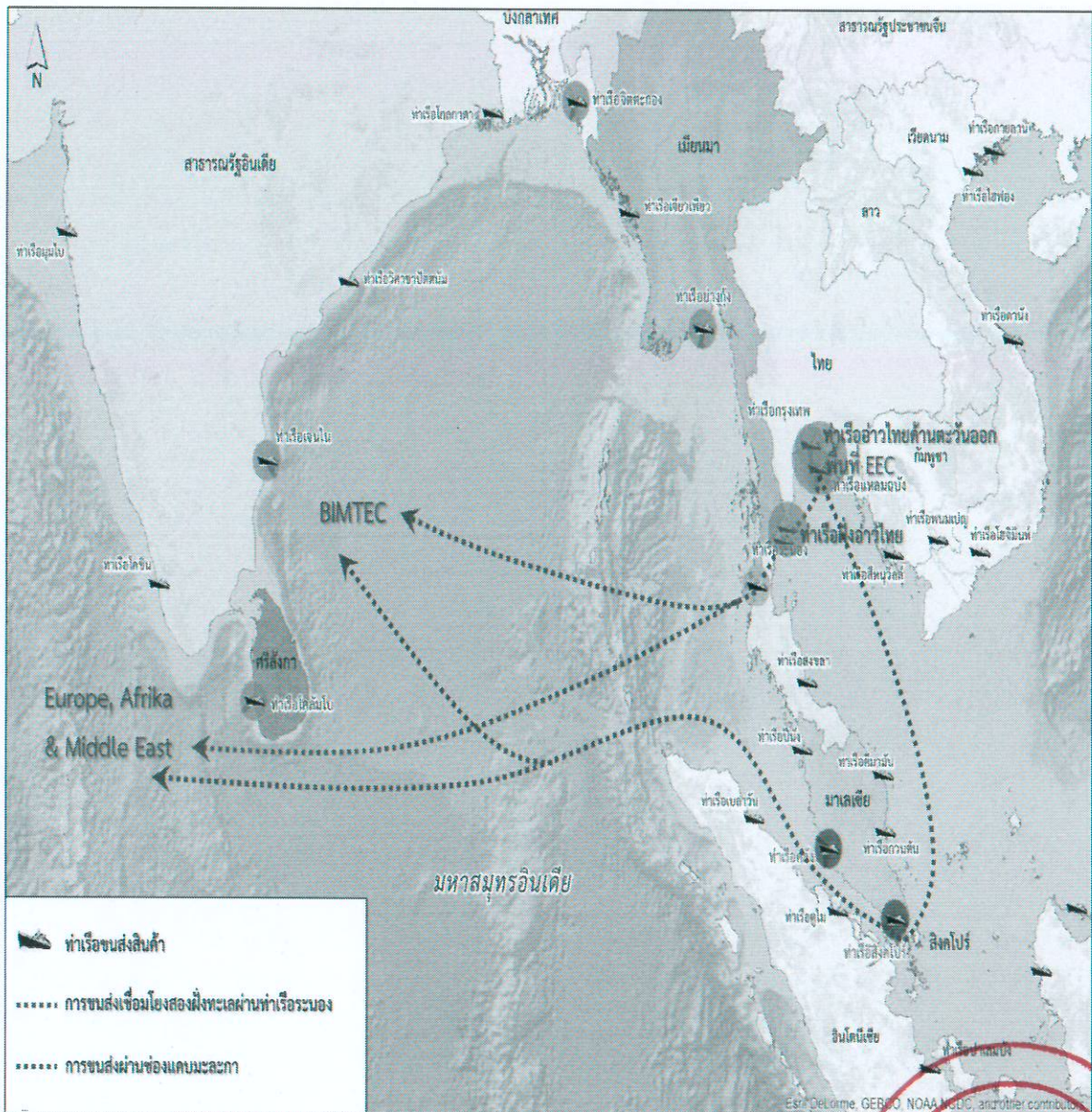
๔) Green and Culture จะมีการศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ป่าไม้ และป่าชายเลน

โดยในกรอบการพัฒนาทั้ง ๔ ด้าน ได้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานไว้ ๒ เป้าหมาย คือ ภาคใต้ ตอนบน คือ ชุมพร และระนอง ซึ่ง ๒ จังหวัดนี้จะผลักดันให้เป็น Smart Living City เพื่อเป็นประตูเชื่อม ระหว่างชุมพร-ระนอง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งสินค้า ส่วนภาคใต้ตอนล่าง คือ สุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช ซึ่ง ๒ จังหวัดนี้จะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางด้านวิจัย และพัฒนา เพื่อต่อยอดผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปาล์ม

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่ม จังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา) และฝั่งอันดามัน (ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พังงา ระนอง สตูล) ที่เสนอให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จากสถานีรถไฟ จังหวัดชุมพรเพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง และได้สั่งการให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน โดยจะต้องมีการจัดลำดับความสำคัญตามกรอบ และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ รวมทั้งคำนึงถึงสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงของโลกได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ แผนงานโครงการที่พิจารณาได้ชัดเจนแล้ว จะต้องกำหนดให้สอดคล้องตรงกันในแผนปฏิบัติการของกระทรวง ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้พิจารณาและเห็นความจำเป็นเร่งด่วนและประสิทธิภาพของการลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ที่สามารถตอบสนองการลดต้นทุนด้าน Logistic ของการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อส่งต่อสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง



## ๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อจัดทำแผน Logistics ที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการลดต้นทุนด้าน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

๒.๒ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคใต้ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน)

## ๓. ขอบเขตของการศึกษา

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ : การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การค้าและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยง สองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) โดยผ่านช่องแคบมะละกา รวมทั้งโครงการ Land Bridge ในภูมิภาค

๓.๑.๑ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ผ่านช่องแคบมะละกา

๓.๑.๒ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อันได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา รวมทั้งข้อมูลสถิติการค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ผ่านมา พร้อมวิเคราะห์แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียในอนาคต

๓.๑.๓ การทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย และ ผลการศึกษาของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา Land Bridge ต่างๆ ในภูมิภาคภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ของประเทศไทยที่ผ่านมา

๓.๒ งานส่วนที่ ๒ : การจัดทำยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ เพื่อการเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

๓.๒.๑ ศึกษาวิเคราะห์ ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์การลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ของประเทศไทย

๓.๒.๒ ศึกษาและคาดการณ์อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้าจากพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มีโอกาสในการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยครอบคลุมข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าวตั้งแต่ประเทศคู่ค้า รวมไปถึงการขนส่งภายในประเทศ จากแหล่งผลิตไปยังจุดรับสินค้าปลายทางของผู้บริโภค โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง (Route) รูปแบบ (Mode) และพาหนะในการขนส่งภายในประเทศ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งและการเชื่อมโยงการขนส่ง ตลอดเส้นทาง ซึ่งครอบคลุมรูปแบบและประเภทการขนส่งลักษณะ น้ำหนักและมูลค่าของสินค้า รวมถึงการสำรวจข้อมูลค่าบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าดังกล่าว

๓.๒.๓ ศึกษาทบทวนและวิเคราะห์โอกาสในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันของประเทศไทย ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อรองรับการขนส่งเชื่อมโยงภายในประเทศและใช้เป็นประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ รวมทั้งใช้เป็นจุดเชื่อมการขนส่งระหว่างสองฝั่งทะเล

๓.๒.๔ ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งทางถนนและรถไฟระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งดังกล่าว เพื่อให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับพื้นที่ประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

๓.๒.๕ จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง



**๓.๓ งานส่วนที่ ๓ : การจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล จังหวัดระนอง**

๓.๓.๑ วิเคราะห์ประมาณค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้งคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะใช้เส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าว โดยเปรียบเทียบรูปแบบ และค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทั้งในกรณีที่มีและไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการขนส่ง ตามแนวเส้นทางดังกล่าว

๓.๓.๒ วิเคราะห์ประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ (Environmental Checklist) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ดังกล่าว เพื่อสามารถนำไปใช้ในการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในขั้นตอนต่อไป

๓.๓.๓ การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ คำนวณต้นทุนด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามแผนการพัฒนา Logistics

๓.๓.๔ จัดทำแผนงานและและจัดลำดับความสำคัญของแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่ภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล จังหวัดระนอง

**๓.๔ งานส่วนที่ ๔ : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน**

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโดยที่ปรึกษา จะต้องดำเนินการ

๓.๔.๑ จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

๓.๔.๒ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่สร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดโครงการ อย่างน้อย ๑ เดือนต่อครั้ง หรือเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์

๓.๔.๓ จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาเพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

**๔. ระยะเวลาการดำเนินการ ๑๔ เดือน**

**๕. งบประมาณที่ดำเนินการ จำนวน ๒๒,๔๙๒,๕๐๐ บาท**

๕.๑ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๔,๔๙๘,๕๐๐ บาท

๕.๒ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑๗,๙๙๓,๙๐๐ บาท

**๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา**

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอเพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

๖.๒.๑ ผู้จัดการโครงการ

๖.๒.๒ รองผู้จัดการโครงการ

๖.๒.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์



- ๖.๒.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๖.๒.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- ๖.๒.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- ๖.๒.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา
- ๖.๒.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม
- ๖.๒.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน
- ๖.๒.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง
- ๖.๒.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๖.๒.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๑๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และ/หรือหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๖.๗ ผู้ที่จะเข้ายื่นข้อเสนอในการจัดจ้างของหน่วยงานภาครัฐ อย่างน้อยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- ๖.๗.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย
- ๖.๗.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- ๖.๗.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ
- ๖.๗.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐ

ตามมาตรา ๑๐๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๖.๗.๕ ไม่เป็นบุคคลซึ่งถูกแจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๖.๗.๖ คุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

โดยผู้จะเข้ายื่นข้อเสนอต้องแสดงหลักฐานถึงขีดความสามารถ และความพร้อมที่ตนมีอยู่ในวันยื่นข้อเสนอด้วย



## ๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด ให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๗.๔ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับและห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่ หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และจะต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม

## ๘. กำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาต้องส่งรายงานและเอกสารต่างๆ พร้อมกับต้นฉบับในแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) ภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

### ๘.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานเบื้องต้น เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยรายงานเบื้องต้นอย่างน้อยต้องนำเสนอรายละเอียดการดำเนินงานของที่ปรึกษา แผนผังโครงสร้างการทำงานของบุคลากร แผนการจัดบุคลากร แผนการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการทำงานของบุคลากรหลัก แยกตามความรับผิดชอบ แนวทางและวิธีการศึกษา ขั้นตอนการปฏิบัติงานแต่ละกิจกรรม โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณาจำนวน ๒๐ ชุด

### ๘.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report )

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๓ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาสาระของผลการศึกษาในด้านต่างๆ ที่ผ่านมา ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไข (ถ้ามี) โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณาจำนวน ๒๐ ชุด

### ๘.๓ รายงานฉบับกลาง (Interim Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับกลาง เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๗ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยผลการศึกษาที่ดำเนินการผ่านมา รวมทั้ง ร่างแนวคิดในการจัดทำแผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณา จำนวน ๒๐ ชุด



๘.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๑ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยในขั้นตอนนี้อย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย ร่างแผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้ง ร่างแผนลงทุน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อประกอบการพิจารณาของ สนช. จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

๘.๕.๑ ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๔ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยจะต้องประกอบด้วย แผน Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมทั้ง แผนลงทุน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อประกอบการพิจารณาของ สนช. จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕.๒ วัสดุทัศนศึกษาสาระสำคัญของผลการศึกษา ความยาวไม่เกิน ๕ นาที จำนวน ๒๐ ชุด

๘.๕.๓ รายงานและไฟล์ข้อมูลที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด บันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด

๙. ค่าจ้าง

๙.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๑ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๒ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๓ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๔ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๙.๕ งวดที่ ๕ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๕ และ สนช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

ทั้งนี้ สนช. จะดำเนินการจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ที่ปรึกษาเมื่อมีการร้องขอจากที่ปรึกษาร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้างตามสัญญาและที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ หรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และจะคืนให้แก่คู่สัญญาเมื่อ สนช. ได้หักเงินที่จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

สำหรับการจ้างหน่วยงานของรัฐ สนช. จะจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าได้ไม่เกินร้อยละ ๕๐ (ห้าสิบ) ของค่าจ้างตามสัญญาและไม่ต้องมีหลักประกันเงินรับล่วงหน้า ทั้งนี้ จะคืนจะให้แก่ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญา เมื่อ สนช. ได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว



๑๐. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

๑๐.๑ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และจัดทำ ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่มีขอบเขตเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ ไม่น้อยกว่าจำนวน ๓ เรื่อง

๑๐.๒ ที่ปรึกษาจะต้องถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาคั้งนี้ เพื่อเพิ่มพูน ความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน (Counter Part)

๑๐.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี / องค์ความรู้ (Technology Transfer / Knowledge - Knowhow Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้เพื่อสร้างความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข.จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๐ คน

๑๑. การจัดประชุมสัมมนาและประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาเพื่อนำเสนอข้อมูลเพื่อการมีส่วนร่วม โดยอย่างน้อยจะต้อง ดำเนินการดังนี้

๑๑.๑ การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและตัวแทนภาคประชาชน โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงาน เบื้องต้น (Inception Report) เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็น ข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วม ไม่น้อยกว่า ๘๐ คน

๑๑.๒ การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ครั้งที่ ๑

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เป็นข้อมูลประกอบ การดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และในพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๘๐ คน

๑๑.๓ การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ครั้งที่ ๒

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม ครั้งที่ ๒ เพื่อเป็นข้อมูล ประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จำนวน ๑ ครั้ง และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) จำนวน ๑ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งจะต้องมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๘๐ คน



**๑๒. การบริหารโครงการ**

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จคล่องตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

**๑๓. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ป.ป.ช.**

๑๓.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๓.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement : e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้งซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อกรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ป.ป.ช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๕ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๓.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExportExcelForm/...> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซองข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

**๑๔. ข้อสงวนสิทธิ์**

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค



**หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ**  
**การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต**  
**ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง**

**หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ**

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา ให้มีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนน
๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา	๑๐
๒. วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน	๔๕
๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน	๔๕
<b>รวม</b>	<b>๑๐๐</b>

ทั้งนี้ ผลการพิจารณาคะแนนรวมตามหลักเกณฑ์ฯ ทั้ง ๓ ส่วน ได้แก่ ๑. ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒. วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน ๓. จำนวนบุคลากรที่ร่วมงาน **จะต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ โดยรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐** ขึ้นไป จึงจะได้รับการพิจารณาในขั้นต่อไป (เป็นไปตามแนวทางและเกณฑ์มาตรฐานในการจ้างที่ปรึกษา สนช.)



ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

1. ชื่อโครงการ : การจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง
2. หน่วยงานเจ้าของโครงการ : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.
3. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร : 22,492,400 บาท (งบประมาณปี 2563 จำนวน 4,498,500 บาท และผูกพันงบประมาณปี 2564 จำนวน 17,993,900 บาท)
4. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ..... ๑๗ เม.ย. ๒๕๖๓ .....  
เป็นเงิน 22,492,400 บาท
5. ค่าตอบแทนบุคลากร 16,452,100 บาท
  - 5.1 ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ
  - 5.2 คุณสมบัติที่ปรึกษา ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง ที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษาต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม อย่างน้อยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ ดังนี้
  - 5.3 จำนวนที่ปรึกษา บุคลากรหลัก 15 คน บุคลากรสนับสนุน 21 คน

คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์	จำนวนคน-เดือน (man-month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
			ไม่น้อยกว่า (ปี)	คน	เดือน			
<b>บุคลากรหลัก</b>								
1. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	20 ขึ้นไป	1	10	188,800	2.475*	1,888,000
2. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	15	1	10	134,800	2.475*	1,348,000
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
5. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	7	101,900	2.475*	713,300
6. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
7. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	10	101,900	2.475*	1,019,000
8. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	7	101,900	2.475*	713,300
9. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	8	101,900	2.475*	815,200
10. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม	ปริญญาโท	สถาปัตยกรรม	10	1	6	81,100	2.475*	486,600
11. ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน	ปริญญาโท	วิจัย	10	1	7	100,700	2.475*	704,900
12. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง	ปริญญาโท	วิจัย	10	1	8	100,700	2.475*	805,600
13. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	4	101,900	2.475*	407,600
14. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	5	101,900	2.475*	509,500
15. ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	10	1	5	101,900	2.475*	509,500
<b>รวม</b>								<b>12,366,100</b>



คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน (man-month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
				คน	เดือน			
<b>บุคลากรสนับสนุน</b>								
1. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
2. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
3. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
4. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
5. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	9	30,000		270,000
6. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
7. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจและโยธา	ปริญญาตรี	-	5	2	8	30,000		480,000
8. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนภาคและผังเมืองรวม	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
9. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า/การลงทุน	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000
10. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	8	30,000		240,000
11. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	-	5	1	4	30,000		120,000
12. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี	-	5	1	5	30,000		150,000
13. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์	ปริญญาตรี	-	5	2	5	30,000		300,000
14. เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	ปริญญาตรี	-	5	2	8	30,000		480,000
15. เลขานุการ	ปวส.	-	5	1	14	15,000		210,000
16. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ไม่ระบุ	-	-	1	14	12,000		168,000
17. พนักงานรับ - ส่งเอกสาร	ไม่ระบุ	-	-	1	10	12,000		120,000
18. เจ้าหน้าที่ธุรการ	ปวส.	-	5	1	14	12,000		168,000
<b>รวม</b>								<b>4,086,000</b>
<b>รวมทั้งสิ้น</b>								<b>16,452,100</b>

หมายเหตุ \* ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark-Up Factor = ๒.๔๗๕) หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ ประกอบด้วย

๑. ใบรับรองระบบคุณภาพที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้อย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท

๓. มีใบรับประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาทในปีที่ยื่นข้อเสนอ



6. ค่าวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 157,000 บาท

6.1 ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร จำนวน 157,000 บาท

6.1.1 รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.2 รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.3 รายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท

6.1.4 ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 20 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 40,000 บาท

6.1.5 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย

(1) รายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน 20 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 40,000 บาท

(2) วีดิทัศน์ (VCD หรือ DVD) ที่แสดงสาระสำคัญของการศึกษา จำนวน 20 ชุดๆ ละ 100 บาท

เป็นเงิน 2,000 บาท

(3) Portable Hard disk รายงาน ข้อมูล และ Presentation ของโครงการทั้งหมด จำนวน

5 ชุดๆ ละ 3,000 บาท เป็นเงิน 15,000 บาท

6.2 ค่าจัดหาวัสดุอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ -ไม่มี-

7. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) -ไม่มี-

8. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 5,883,300 บาท

8.1 ค่าใช้จ่ายในการสำรวจภาคสนาม รวมเป็นเงิน	2,623,000 บาท
8.1.1 ค่าสำรวจภูมิประเทศของแนวทางเลือกในการพัฒนาโครงข่าย การขนส่งสินค้าเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลที่เป็นไปได้ บริเวณพื้นที่ภาคใต้	732,000 บาท
8.1.2 ค่าสำรวจสภาพการให้บริการและปัญหาอุปสรรคของโครงข่าย คมนาคมขนส่งสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในปัจจุบัน ระหว่างพื้นที่ EEC กับ SEC	610,000 บาท
8.1.3 ค่าสำรวจสภาพการให้บริการและศักยภาพท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน	549,000 บาท
8.1.4 ค่าสำรวจด้านการขนส่งสินค้า	
(1) ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีศักยภาพทั้งส่งออกและนำเข้า ระหว่างพื้นที่ EEC กับ SEC	366,000 บาท
(2) ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล	366,000 บาท
8.2 ค่าดำเนินการด้านการมีส่วนร่วม/ประชาสัมพันธ์	1,720,300 บาท
8.2.1 จัดประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (จำนวน 1 ครั้ง)	105,400 บาท
8.2.2 จัดประชุมสัมมนาแนะนำโครงการ พื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง (จำนวน 1 ครั้ง)	213,400 บาท
8.2.3 จัดประชุมสัมมนาการมีส่วนร่วมในพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (จำนวน 2 ครั้ง)	210,800 บาท
8.2.4 จัดประชุมสัมมนาการมีส่วนร่วมในพื้นที่ภาคใต้ (จำนวน 2 ครั้ง)	426,800 บาท
8.2.5 จัดอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยี (จำนวน 1 ครั้ง)	123,800 บาท
8.2.6 ค่าสื่อประชาสัมพันธ์	640,100 บาท



8.3	ค่าดำเนินการในสำนักงาน รวมเป็นเงิน	1,540,000 บาท
8.3.1	ค่าติดต่อสื่อสาร	140,000 บาท
8.3.2	ค่าถ่ายเอกสาร	140,000 บาท
8.3.3	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	140,000 บาท
8.3.4	ค่าเช่าสำนักงาน	630,000 บาท
8.3.5	ค่าเช่ายานพาหนะและเชื้อเพลิง	490,000 บาท

9. รายชื่อผู้รับผิดชอบกำหนดราคากลาง

อธิษฐาน จิตราญเคราะห์

นายอธิษฐาน จิตราญเคราะห์

ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย รักษาราชการแทน  
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ศิริเกษ อภิรัตน์

นายศิริเกษ อภิรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

อภิษฐ วังทไช

นางสาวชนิดฐา วินทไช

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

พรพิมล พึ่งพุดฉินันท์

นางสาวพรพิมล พึ่งพุดฉินันท์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

สุพัตรา ปานกลิ่นพุด

นางสาววิภาวรรณ ปานกลิ่นพุด

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สุชาดา พรหมโคตร

นางสุชาดา พรหมโคตร

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

10. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณาประมาณรายจ่ายประจำปี ของกองมาตรฐานงบประมาณ 1 สำนักงานงบประมาณ ธันวาคม 2562

หลักเกณฑ์ราคากลางในการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงคลัง ที่ กค 0907/12725 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556

