

ขอบเขตรายละเอียดของงาน

คำจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยประกอบด้วยกลุ่มประเทศจำนวน ๓ กลุ่ม ตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ประกอบด้วย ๑) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก อันได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา เป็นต้น ๒) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อันได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา และ ๓) กลุ่มสุดท้าย คือ กลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีมูลค่าการค้าประมาณร้อยละ ๖๐ ร้อยละ ๒๕ และร้อยละ ๑๕ ของมูลค่าการค้ารวมทั้งประเทศ ตามลำดับ จากสภาพการค้าระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศดังกล่าว พบว่า กลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกประมาณร้อยละ ๗๕ สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ในขณะที่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ต้องนำเข้าหรือส่งออกโดยใช้ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) หรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่อ้อมมีระยะทางไกล ในขณะที่ประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ความได้เปรียบโดยมีที่ตั้งทางกายภาพเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน ทำให้มีโอกาสในการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลดังกล่าว

ในปัจจุบันช่องแคบมะละกามีปริมาณเรือที่ผ่านหนาแน่นคับคั่ง ประมาณเกือบ ๑๐๐,๐๐๐ ลำต่อปี โดยส่วนใหญ่จะเป็นเรือขนส่งพลังงาน แต่ในปัจจุบันมีปริมาณเรือสินค้าเพิ่มมากขึ้น โดยมีปริมาณตู้สินค้ากว่า ๖๐ ล้าน TEU หรือจำนวนมากถึง ๑ ใน ๔ ของปริมาณสินค้าที่ค้าขายทั่วโลกต้องผ่านช่องแคบมะละกา และมีแนวโน้มของปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาเพิ่มขึ้นโดยตลอดทุกปี ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าการขนส่งสินค้าทางเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะเต็มศักยภาพที่สามารถรองรับได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จากผลการศึกษาของหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติได้ทำการคาดการณ์ว่า จะมีปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาในอนาคตจะเพิ่มมากขึ้นถึง ๔ เท่าตัว จากระดับในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๘๓ นอกจากนี้ยังมีปัญหาลักษณะทางกายภาพของช่องแคบช่วงที่แคบที่สุดที่เรียกว่า ช่องฟิลลิป (Philips Channel) ที่อยู่ตรงช่องแคบสิงคโปร์ จะมีร่องน้ำบริเวณนั้นไม่ลึกและแคบ ทำให้เกิดสภาพเหมือนปากขวด อีกทั้งยังมีปัญหาอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ยาวและแคบ รวมทั้งปริมาณการจราจรคับคั่งและประกอบด้วยเรือหลากหลายประเภท ตั้งแต่เรือท่องเที่ยวหรือเรือข้ามฝั่งขนาดเล็ก เรือบรรทุกสินค้า ไปจนถึงเรือขนส่งน้ำมัน จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินเรือในบริเวณช่องแคบมะละกาของ Maritime Institute of Malaysia พบว่าปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดจากเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ด้วยเหตุผลดังกล่าวคาดการณ์ว่าการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านทางช่องแคบมะละกาจะประสบปัญหาเพิ่มมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งจะต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น อันจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น หรือหากช่องแคบมะละกากับช่องแคบสิงคโปร์ถูกปิดหรือการจราจรแออัดมาก จะทำให้เรือขนส่งพลังงานและเรือสินค้าบางส่วนจะต้องวิ่งอ้อมเป็นระยะทางไกลขึ้น โดยผ่านช่องแคบซุนดา (Straits of Sunda) หรือช่องแคบลอมบอก (Straits of Lombok) ซึ่งอยู่ด้านล่างของช่องแคบมะละกา



ประเทศไทยได้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองให้เป็นท่าเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งตามนโยบายได้กำหนดให้เป็นประตูการค้าฝั่งอันดามันของประเทศไทย โดยสามารถขนส่งสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางการเดินเรือระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศในแถบเอเชียใต้ หรือ BIMSTEC ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยเข้าร่วมกับอีก ๖ ประเทศ คือ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล และศรีลังกา โดยการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือระนองดังกล่าวจะสามารถลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า เพราะไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) จากผลการศึกษาเปรียบเทียบระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) กับการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางท่าเรือระนองภายในประเทศผ่านท่าเรือระนอง ในช่วงเปิดให้บริการท่าเรือระนองในระยะแรกก็ได้มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือระนองตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวแต่ก็มีปริมาณไม่มากนัก ต่อมาก็ประสบปัญหาทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้เนื่องมาจากสภาพปัญหาหลักขณะกายภาพของพื้นที่หลังท่าและโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงท่าเรือระนอง

นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ ๔.๐ ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า ๓๐ ปีที่ผ่านมา มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว ได้มีการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยการต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมและการเติม ๕ อุตสาหกรรมอนาคต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันและมีผู้สนใจลงทุน จากผลการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนหนึ่งจะเป็นการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกจากพื้นที่ EEC ไปยังประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในกลุ่ม BIMSTEC กลุ่มตะวันออกกลางและยุโรป และจะต้องทำการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยมีท่าเรือระนองซึ่งเป็นประตูการค้าด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน รวมทั้งท่าเรือประจวบ ซึ่งเป็นท่าเรือฝั่งอ่าวไทยที่มีศักยภาพและยังมีขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร ๒ ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้นประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน จึงเป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งเป็นนโยบายหลักที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งยังมีท่าเรือระนองเป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศในปัจจุบัน ดังนั้นจึงเห็นว่ามีควมจำเป็นในการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์จากจุดยุทธศาสตร์ของไทยที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดีย (Land Bridge) ดังกล่าว เพื่อให้ประเทศไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิต การคมนาคมขนส่งของเอเชีย รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศก็จะสามารถตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ



มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ พร้อมนี้คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัดผู้แทนภาคเอกชน ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ที่ให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จากสถานีรถไฟจังหวัดชุมพรเพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรให้มีการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคม ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือ รถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๒.๒ ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๒.๓ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๒.๔ วิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือ รถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๓. ขอบเขตของการศึกษา

๓.๑ งานส่วนที่ ๑ : การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การค้าและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน)

๓.๑.๑ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ผ่านช่องแคบมะละกา

๓.๑.๒ ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ด้านการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา รวมทั้งทางด้านมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ข้อมูลสถิติการค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ผ่านมา พร้อมวิเคราะห์แนวโน้มการค้า ระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกในอนาคต และขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

๓.๑.๓ การทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย และผลการศึกษาของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา Land Bridge ต่างๆ ในภูมิภาคภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล อ่าวไทย - อันดามัน ของประเทศไทยที่ผ่านมา

๓.๑.๔ การทบทวนผลการศึกษาของโครงการต่างๆ ในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับบริบทของประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม



๓.๒ งานส่วนที่ ๒ : การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามันในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

๓.๒.๑ ศึกษาวิเคราะห์ ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์การลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๓.๒.๒ ศึกษาและคาดการณ์อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าที่มีโอกาสในการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยครอบคลุมข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าวตั้งแต่ประเทศคู่ค้า รวมไปถึงการขนส่งภายในประเทศจากแหล่งผลิตไปยังจุดรับสินค้าปลายทางของผู้บริโภค โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง (Route) รูปแบบ (Mode) และพาหนะในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งและการเชื่อมโยงการขนส่งตลอดเส้นทาง ซึ่งครอบคลุมรูปแบบและประเภทการขนส่งลักษณะ น้ำหนักและมูลค่าของสินค้า รวมถึงการสำรวจข้อมูลค่าบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าว

๓.๒.๓ ศึกษา และวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบทางเลือก โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันเพื่อรองรับการขนส่งเชื่อมโยงภายในประเทศและใช้เป็นประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ รวมทั้งใช้เป็นจุดเชื่อมการขนส่งสินค้าของสองฝั่งทะเล ระหว่างโครงการพัฒนาคอนโดไทย และโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมต่อชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน

๓.๒.๔ ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทั้งทางถนนและรถไฟ หรืออื่นๆ ระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่งทะเล เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับฐานการผลิตของประเทศ

๓.๒.๕ ศึกษาปริมาณและแนวโน้มการค้าโลกและสำรวจความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศที่พาดผ่านพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เช่น GMS ASEAN BIMTEC IMT-GT เป็นต้น ที่อาจมีผลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน) ตลอดจนปัจจัยความสำเร็จ (Key Success Factors) สำหรับประเทศไทย

๓.๓ งานส่วนที่ ๓ : การคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการ (Site Selection Project) ท่าเรือที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้านี้ระหว่างอ่าวไทยและอันดามันในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

๓.๓.๑ กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือ

๓.๓.๒ คัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือ และแนวเส้นทางถนนและทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงท่าเรือที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ งานส่วนที่ ๔ : ศึกษาแนวคิดในการออกแบบ (Conceptual design) และศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาโครงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

ศึกษาแนวคิดในการออกแบบ (Conceptual design) และวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคมและสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ท่าเรือ ถนน และรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

๓.๕ งานส่วนที่ ๕ : วิเคราะห์จัดทำรูปแบบโมเดลการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ของโครงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๓.๕.๑ ศึกษาแบบการดำเนินโครงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันที่มีลักษณะและหรือรูปแบบเดียวกันในต่างประเทศ และวิเคราะห์เปรียบเทียบรูปแบบโมเดลการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ในการดำเนินโครงการ



๓.๕.๒ วิเคราะห์และจัดทำรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมกับการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๓.๕.๓ วิเคราะห์และจัดทำรูปแบบข้อเสนอแนะการบริหารจัดการโครงการให้ประสบความสำเร็จ อาทิ คณะกรรมการขับเคลื่อน หน่วยงานรับผิดชอบโครงการ การปรับปรุงหรือพัฒนากฎหมาย เป็นต้น

๓.๖ งานส่วนที่ ๖ : ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น (Preliminary Design) ของท่าเรือตามผลการศึกษา

๓.๖.๑ การจัดทำแผนที่ภูมิประเทศ การสำรวจด้านธรณีวิทยา ฐานราก อุปสรรคได้น้ำ อุทกศาสตร์ วิศวกรรมชายฝั่งทะเลที่จำเป็น และปลู่วิทยา

๓.๖.๒ การสำรวจสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางทางระบายน้ำ และปรับปรุงออกแบบแก้ไขให้เหมาะสม

๓.๖.๓ ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น ให้มีรายละเอียดเพียงพอที่จะสามารถนำไปสู่กระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (PPP) ได้

๓.๖.๔ การประมาณราคาค่าก่อสร้าง

๓.๖.๕ รายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็น สำหรับการออกแบบ

๓.๗ งานส่วนที่ ๗ : การศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๓.๗.๑ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน

๓.๗.๒ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการ กิจการหรือการดำเนินการ ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ของท่าเรือจากผลการศึกษา ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๓.๘ งานส่วนที่ ๘ : จัดทำรายงานการวิเคราะห์โครงการของท่าเรือเพื่อใช้ประกอบการทำ PPP ภาพรวมโครงการ จัดทำรายการวิเคราะห์โครงการในรูปแบบและข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (PPP) สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นประกอบการจัดทำรายงานการวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ให้กับหน่วยงานรับผิดชอบโครงการตามผลการศึกษาครั้งนี้

๓.๙ งานส่วนที่ ๙ : สร้างการรับรู้และความเข้าใจ และกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๓.๙.๑ จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผลกระทบเชิงบวกและลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

๓.๙.๒ ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงงานสนับสนุนการปฏิบัติงานข่าวสาร (Information Operation) เพื่อประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ

๓.๙.๓ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและอื่นๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการพร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ

๓.๙.๔ จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่ศึกษาเพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๓.๙.๕ จัดทำการทดสอบความสนใจจากภาคเอกชน (Market Sounding) ที่มีต่อโครงการ



๓.๑๐ งานส่วนที่ ๑๐ : แผนการขับเคลื่อนโครงการ และจัดทำเอกสารรายงานการร่วมทุนในภาพรวม

๓.๑๐.๑ จัดทำแผนการขับเคลื่อนโครงการหลัก และโครงการที่เกี่ยวข้อง และปัจจัยสนับสนุน รวมทั้งองค์กรที่รับผิดชอบกำกับดูแลโครงการทั้งหมด เพื่อให้เป็น Road map การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๑๐.๒ บูรณาการเอกสารในการร่วมทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง โครงการรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กับผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการจัดทำเอกสารรายงานการร่วมทุนในภาพรวม

๓.๑๐.๓ วิเคราะห์ ทบทวน และจัดทำข้อเสนอแนวด้านกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเข้าสู่กระบวนการ PPP ได้ทั้ง Package อันประกอบไปด้วย ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการระบบรถไฟทางคู่

๔. ระยะเวลาการดำเนินการและพื้นที่ศึกษา

๔.๑ ระยะเวลาการดำเนินการ ๓๐ เดือน

๔.๒ พื้นที่ศึกษา ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

๕. งบประมาณที่ดำเนินการ จำนวน ๖๘,๐๔๔,๐๐๐ บาท

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษา

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ และมีประสบการณ์มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอเพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

- ๖.๒.๑ ผู้จัดการโครงการ
- ๖.๒.๒ รองผู้จัดการโครงการ
- ๖.๒.๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์
- ๖.๒.๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบท่าเรือ
- ๖.๒.๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์
- ๖.๒.๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองจราจรและขนส่ง
- ๖.๒.๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา
- ๖.๒.๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ
- ๖.๒.๑๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา
- ๖.๒.๑๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟ
- ๖.๒.๑๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง
- ๖.๒.๑๓ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย



- ๖.๒.๑๔ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง
- ๖.๒.๑๕ ผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ
- ๖.๒.๑๖ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๖.๒.๑๗ ผู้เชี่ยวชาญด้านปฐพีวิทยา/ฐานราก
- ๖.๒.๑๘ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโครงสร้าง
- ๖.๒.๑๙ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ๖.๒.๒๐ ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน
- ๖.๒.๒๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญในลำดับที่ ๖.๒.๕ ๖.๒.๑๔ และ ๖.๒.๑๕ จะต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ ที่มีประสบการณ์การดำเนินโครงการในต่างประเทศในลักษณะเดียวกันกับการศึกษาครั้งนี้

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงาน ที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้อง ในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาตำแหน่งที่เสนอนั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ บุคลากรหลักแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหรือหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานแบบเต็มเวลา (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

โดยผู้ที่จะเข้ายื่นข้อเสนอต้องแสดงหลักฐานถึงขีดความสามารถ และความพร้อมที่ตนมีอยู่ในวันยื่นข้อเสนอด้วย

๗. หน้าที่และความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลัก อย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่ปรึกษาจำเป็นต้องใช้ เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหางบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.



๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุดให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนช.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนช. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนช. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

๗.๔ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องเก็บรักษาข้อมูล เอกสารต้นฉบับ สำเนา หรือรูปภาพ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับและห้ามนำมาเปิดเผยหรือเผยแพร่ หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนช. และจะต้องส่งมอบให้ สนช. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้น

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือสนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้าแก่ สนช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม

๘. กำหนดการส่งมอบรายงาน

ที่ปรึกษาต้องส่งรายงานและเอกสารต่างๆ พร้อมกับต้นฉบับในแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) ภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

๘.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานเบื้องต้น เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยรายงานเบื้องต้นอย่างน้อยต้องนำเสนอรายละเอียดการดำเนินงานของที่ปรึกษา แผนผังโครงสร้าง การทำงานของบุคลากร แผนการจัดบุคลากร แผนการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการทำงานของบุคลากรหลัก แยกตามความรับผิดชอบแนวทางและวิธีการศึกษา ขั้นตอนการปฏิบัติงานแต่ละกิจกรรม โดยจัดส่งให้กับ สนช. พิจารณา จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๒ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๒ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย เนื้อหาสาระของผลการศึกษาด้านต่างๆ ที่ผ่านตามาตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไข (ถ้ามี) โดยจัดส่งให้กับ สนช. พิจารณา จำนวน ๓๐ ชุด ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

๘.๒.๑ การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การค้าและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (อ่าวไทย - อันดามัน)

๘.๒.๒ การจัดทำยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามันในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

๘.๒.๓ งานเปรียบเทียบ Land Bridge และโครงการพัฒนาคลองไทย

๘.๒.๔ รายงาน Site Selection Project ของท่าเรือที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทย - อันดามันในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

๘.๓ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๐ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ให้กับ สนช. พิจารณา โดยในขั้นตอนนี้จะต้องประกอบด้วยรายงานและเอกสารประกอบ ดังนี้

๘.๓.๑ รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ เป็นภาษาไทย เพื่อรายงานผลความก้าวหน้าของโครงการพร้อมทั้งปัญหาและอุปสรรค จำนวน ๓๐ ชุด



๘.๓.๒ รายงานการออกแบบแนวคิดของโครงการ (Conceptual design) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๓.๓ รายงานวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๓.๔ รายงาน IEE ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๔ รายงานฉบับกลาง (Interim Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับกลาง เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๕ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน
ให้กับ สนข. พิจารณา โดยในขั้นตอนนี้จะต้องประกอบด้วยรายงานและเอกสารประกอบ ดังนี้

๘.๔.๑ รายงานฉบับกลาง เป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๔.๒ รายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยง
การขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันเป็นภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด และจัดส่งเพิ่มเติม จำนวน ๕๐ ชุด เมื่อได้รับ
ความเห็นชอบจาก สนข.

๘.๔.๓ รายงานการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Report) ของท่าเรือตามผลการศึกษา
จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๔.๔ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการ กิจการหรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชน
ในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ของท่าเรือจากผลการศึกษา

๘.๔.๔.๑ รายงาน EHIA ฉบับนำเสนอ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๔.๔.๒ รายงาน EHIA ฉบับนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จำนวน ๓๐ ชุด

ทั้งนี้ การดำเนินการตามข้อ ๘.๔.๔.๒ เป็นขั้นตอนที่ปรึกษาส่งมอบรายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วจึงอยู่นอกเหนือกรอบระยะเวลาการดำเนินงานตามที่ระบุไว้

๘.๔.๕ รายการการศึกษาวิเคราะห์โครงการในรูปแบบของรายงาน PPP ตามพระราชบัญญัติการร่วมทุน
ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๕ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report III)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๑๙ หลังจากวันเริ่ม
ปฏิบัติงาน โดยอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วยเนื้อหาสาระของผลการศึกษาในด้านต่างๆ ที่ผ่านไปตามแผน
การดำเนินงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไข (ถ้ามี) โดยจัดส่งให้กับ สนข. พิจารณา จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๖ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงาน ภายในเดือนที่ ๒๔ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ให้กับ สนข. พิจารณา ดังนี้

๘.๖.๑ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย โดยเนื้อหาของรายงานอย่างน้อยต้องประกอบด้วย
ภาพรวมของการศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้
เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยกับอันดามัน จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๖.๒ ร่างแผนการขับเคลื่อนโครงการตามผลการศึกษา จำนวน ๓๐ ชุด

๘.๗ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

ที่ปรึกษาจะต้องส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย ภายในเดือนที่ ๓๐ หลังจากวันเริ่มปฏิบัติงาน
ให้กับ สนข. พิจารณา โดยในขั้นตอนนี้จะต้องประกอบด้วยรายงานและเอกสารประกอบ ดังนี้



๘.๗.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทย โดยเนื้อหาของรายงานอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ภาพรวมของการศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยกับอันดามัน จำนวน ๕๐ ชุด

๘.๗.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐๐ ชุด

๘.๗.๓ รายงานแนวทางการขับเคลื่อนโครงการและปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาโครงการตามผลการศึกษา จำนวน ๕๐ ชุด

๘.๗.๔ วิดีทัศน์ สรุปผลการศึกษาโดยภาพรวม (ภาษาไทยและคำบรรยายภาษาอังกฤษ) จำนวน ๑๐๐ ชุด โดยเสนอ สนข. ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ

๘.๗.๕ รายงานทั้งหมดในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) จำนวน ๑๐๐ ชุด

๘.๗.๖ รายงานและไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมด เช่น แบบรายละเอียดในรูปแบบที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกใน Portable Harddisk จำนวน ๕ ชุด

๘.๘ ที่ปรึกษาจะต้องปรับปรุงและดำเนินการเพิ่มเติมรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนผ.) แจ้งให้ดำเนินการหรือตามความเห็นของผู้อนุญาตโครงการที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนรายงานเพื่อพิจารณาจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานดังกล่าว

๘. คำจ้าง

๘.๑ งวดที่ ๑ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๑ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๒ งวดที่ ๒ จ่ายเงินร้อยละ ๑๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๒ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๓ งวดที่ ๓ จ่ายเงินร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๓ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๔ งวดที่ ๔ จ่ายเงินร้อยละ ๒๕ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๔ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๕ งวดที่ ๕ จ่ายเงินร้อยละ ๓๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๕ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๖ งวดที่ ๖ จ่ายเงินร้อยละ ๓๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๖ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๘.๗ งวดที่ ๗ จ่ายเงินร้อยละ ๑๐ ของวงเงินค่าจ้างตามสัญญา เมื่อที่ปรึกษาได้ส่งรายงานตามข้อ ๘.๗ และ สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

ทั้งนี้ สนข. จะดำเนินการจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ที่ปรึกษาเมื่อมีการร้องขอจากที่ปรึกษาร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้างตามสัญญาและที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาจะต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ หรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศมาค้ำประกันเงินที่ได้รับล่วงหน้าไปนั้น และจะคืนให้แก่คู่สัญญาเมื่อ สนข. ได้หักเงินที่จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว

สำหรับการจ้างหน่วยงานของรัฐ สนข. จะจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าได้ไม่เกินร้อยละ ๕๐ (ห้าสิบ) ของค่าจ้างตามสัญญาและไม่ต้องมีหลักประกันเงินรับล่วงหน้า ทั้งนี้ จะคืนให้แก่ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญา เมื่อ ที่ปรึกษาได้จ่ายล่วงหน้าจากเงินค่าจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว



๑๐. การสนับสนุนและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer) และเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

๑๐.๑ ที่ปรึกษาจะต้องให้การสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษา และการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่มีขอบเขตเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ ไม่น้อยกว่าจำนวน ๓ เรื่อง

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

๑๐.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี/องค์ความรู้ (Technology Transfer/ Knowledge – Knowhow Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ เพื่อสร้างความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๐ คน

๑๑. การจัดการสัมมนาและประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาเพื่อนำเสนอข้อมูลเพื่อการมีส่วนร่วม โดยจะต้องดำเนินการ ดังนี้

๑๑.๑ การจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ๑ ครั้ง และพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ ๑ ครั้ง ภายใน ๑ เดือนหลังจากรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ได้รับความเห็นชอบ เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยจะต้องมีผู้เข้าร่วมครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน

๑๑.๒ การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑ (Focus Group ครั้งที่ ๑)

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ ครั้ง ซึ่งจะต้องมีผู้เข้าร่วมครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I) แล้ว

๑๑.๓ การจัดกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๒ (Focus Group ครั้งที่ ๒)

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ ครั้ง เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II) ซึ่งจะต้องมีผู้เข้าร่วมครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๑๑.๔ การจัดกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๓ (Focus Group ครั้งที่ ๓)

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ ครั้ง เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบฉบับที่ ๓ (Progress Report III) แล้ว ซึ่งจะต้องมีผู้เข้าร่วมครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน



๑๑.๕ การจัดสัมมนาเพื่อสรุปผลการศึกษารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดการสัมมนาสรุปผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ๑ ครั้ง และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ๑ ครั้ง โดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว ซึ่งจะต้องมีผู้เข้าร่วมครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน

๑๒. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จคล่องตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นโดยจะตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

สนข. จะจัดพื้นที่ในการดำเนินงานให้กับที่ปรึกษา เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญในโครงการมาปฏิบัติงานประจำที่ สนข. ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ

๑๓. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษา

๑๓.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement : e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

๑๓.๒ 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 หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่า ที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญาและอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ที่จ้างตามระเบียบของทางราชการ

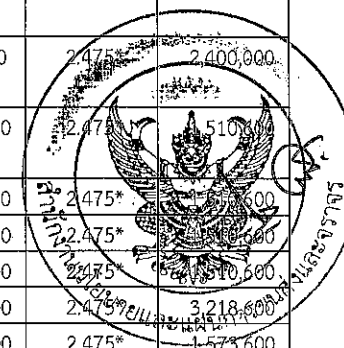
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจร
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร
๒๓ กันยายน ๒๕๖๓



ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

1. ชื่อโครงการ : ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน
2. หน่วยงานเจ้าของโครงการ : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.
3. งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : จำนวน 68,044,000 บาท
4. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ๒๕. ก.ย. ๒๕๖๓
เป็นเงิน 68,044,000 บาท
5. ค่าตอบแทนบุคลากร 48,198,800 บาท
 - 5.1 ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ
 - 5.2 คุณสมบัติที่ปรึกษา ต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง ที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ มีผลงานที่เกี่ยวข้องเป็นที่ประจักษ์ โดยบุคลากรของคณะที่ปรึกษา ต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิและบุคลากรช่วยงานในด้านต่างๆ เพียงพอและครอบคลุม
 - 5.3 จำนวนที่ปรึกษา บุคลากรหลัก 21 คน บุคลากรสนับสนุน 24 คน ดังนี้

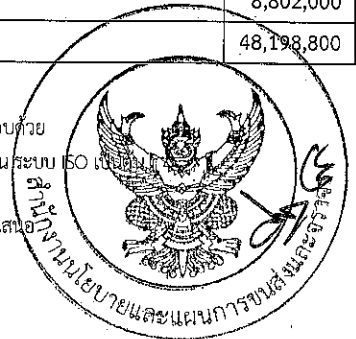
คุณสมบัติที่ปรึกษา								
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน-เดือน (man-month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
				คน	เดือน			
บุคลากรหลัก								
1. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	เกิน 20 ปี	1	20	188,800	2.475*	3,776,000
2. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	15 ปีขึ้นไป	1	20	134,800	2.475*	2,696,000
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
5. ผู้เชี่ยวชาญด้านออกแบบท่าเรือ (ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ)	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	6	400,000	2.475*	2,400,000
6. ผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
7. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองจราจรและขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
8. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
9. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
10. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมราคา	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
11. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
12. ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
13. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	12	107,900	2.475*	1,294,800
14. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง (ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ)	ปริญญาโท	วิจัย	11 ปีขึ้นไป	1	6	400,000	2.475*	2,400,000
15. ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ)	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	6	400,000	2.475*	2,400,000
16. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
17. ผู้เชี่ยวชาญด้านปฐพีวิทยา/ฐานราก	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
18. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโครงสร้าง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
19. ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	วิศวกรรม	11 ปีขึ้นไป	1	14	107,900	2.475*	1,510,600
20. ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน	ปริญญาโท	การเงิน	11 ปีขึ้นไป	1	14	229,900	2.475*	3,218,600
21. ผู้เชี่ยวชาญด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน	ปริญญาโท	วิจัย	11 ปีขึ้นไป	1	14	112,400	2.475*	1,573,600
รวม								39,396,800



คุณสมบัติที่ปรึกษา									
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man- month)		ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)	
				คน	เดือน				
บุคลากรสนับสนุน									
1. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
2. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
3. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านออกแบบท่าเรือ	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000	
4. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
5. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองจราจรและขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
6. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
7. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมสำรวจ	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
8. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมประมาณราคา	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
9. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟ	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
10. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
11. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	-	5	1	12	30,000		360,000	
12. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000	
13. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ	ปริญญาตรี	-	5	1	6	30,000		180,000	
14. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
15. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านปฐพีวิทยา/ฐานราก	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
16. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโครงสร้าง	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
17. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
18. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
19. ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน	ปริญญาตรี	-	5	1	14	30,000		420,000	
20. เจ้าหน้าที่เขียนแบบ	ปริญญาตรี	-	5	1	10	30,000		300,000	
21. เลขานุการ	ปวส.	-	5	1	30	15,000		450,000	
22. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ไม่ระบุ	-	-	1	30	12,000		360,000	
23. พนักงานรับ - ส่งเอกสาร	ไม่ระบุ	-	-	1	11	12,000		132,000	
24. เจ้าหน้าที่ธุรการ	ปวส.	-	-	1	30	12,000		360,000	
รวม								8,802,000	
รวมทั้งสิ้น								48,198,800	

หมายเหตุ * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark-Up Factor = 2.475) หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ ประกอบด้วย

1. ใบรับรองระบบคุณภาพที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
2. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้อย่างน้อย ร้อยละ 30 ของพนักงานทั้งบริษัท
3. มีใบรับประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า 30 ล้านบาทในปีที่ยื่นข้อเสนอ



6. ค่าวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 995,000 บาท

6.1 ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร จำนวน 995,000 บาท

6.1.1 รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6.1.2 รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report I) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6.1.3 รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 (Progress Report II) ประกอบด้วย

1) รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

2) รายงานการออกแบบแนวคิดของโครงการ (Conceptual design) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

3) รายงานวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

4) รายงาน IEE ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6.1.4 รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ประกอบด้วย

1) รายงานฉบับกลาง จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

2) รายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ จำนวน 80 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 80,000 บาท

3) รายงานการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Report) ของท่าเรือ จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

4) รายงาน EHIA ฉบับนำเสนอ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

5) รายงาน EHIA ฉบับนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6) รายงานวิเคราะห์โครงการในรูปแบบและข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (PPP) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6.1.5 รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 3 (Progress Report III) จำนวน 30 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 30,000 บาท

6.1.6 ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ประกอบด้วย

1) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน 30 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 60,000 บาท

2) ร่างแผนการขับเคลื่อนโครงการตามผลการศึกษา จำนวน 30 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 60,000 บาท

6.1.7 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประกอบด้วย

1) รายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน 50 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 100,000 บาท

2) รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน 100 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 100,000 บาท

3) รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาอังกฤษ จำนวน 100 ชุดๆ ละ 1,000 บาท เป็นเงิน 100,000 บาท

4) แผนการขับเคลื่อนโครงการตามผลการศึกษา จำนวน 50 ชุดๆ ละ 2,000 บาท เป็นเงิน 100,000 บาท

5) วัตถุประสงค์ สรุปผลการศึกษาโดยภาพรวม (ภาษาไทยและคำบรรยายภาษาอังกฤษ) จำนวน 100 ชุดๆ ละ 100 บาท เป็นเงิน 10,000 บาท



6) รายงานทั้งหมดในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) จำนวน 100 ชุดๆ ละ 100 บาท เป็นเงิน 10,000 บาท

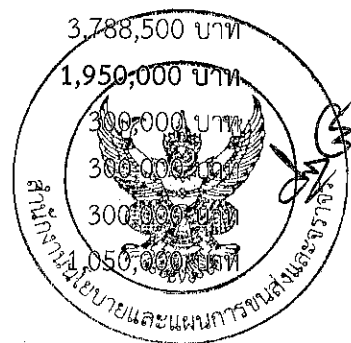
7) รายงานและไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมด จำนวน 5ชุดๆ ละ 3,000 บาท เป็นเงิน 15,000 บาท

6.2 ค่าจัดหาวัสดุอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ -ไม่มี-

7. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) -ไม่มี-

8. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 18,850,200 บาท

8.1	ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติภาคสนาม รวมเป็นเงิน	10,604,500 บาท
8.1.1	ค่าสำรวจและรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่ง สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้	2,857,500 บาท
8.1.2	ค่าสำรวจ และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อวิเคราะห์ความต้องการขนส่งสินค้าในระดับมหภาคที่พาดผ่านพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย และอนุภูมิภาค พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้	2,286,000 บาท
8.1.3	ค่าสำรวจแนวระยองเศรษฐกิจ และจัดทำแผนที่แสดงภูมิประเทศ และแผนที่แสดงสาธารณูปโภค พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้	1,778,000 บาท
8.1.4	ค่าสำรวจด้านธรณีวิทยาและปฐพีวิทยา พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้	2,032,000 บาท
8.1.5	ค่าสำรวจด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้	1,651,000 บาท
8.2	ค่าดำเนินการด้านการมีส่วนร่วม/ประชาสัมพันธ์	6,295,700 บาท
8.2.1	การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง (กรุงเทพ)	70,800 บาท
8.2.2	การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง (ระยองเศรษฐกิจภาคใต้)	219,400 บาท
8.2.3	การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (ระยองเศรษฐกิจภาคใต้)	555,000 บาท
8.2.4	การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (ระยองเศรษฐกิจภาคใต้)	555,000 บาท
8.2.5	การจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3 (ระยองเศรษฐกิจภาคใต้)	555,000 บาท
8.2.6	การจัดสัมมนาเพื่อสรุปผลการศึกษารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง (กรุงเทพ)	70,800 บาท
8.2.7	การจัดสัมมนาเพื่อสรุปผลการศึกษารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง (ระยองเศรษฐกิจภาคใต้)	219,400 บาท
8.2.8	การจัดการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี	261,800 บาท
8.2.9	ค่าดำเนินการด้านประชาสัมพันธ์	3,788,500 บาท
8.3	ค่าดำเนินการในสำนักงาน รวมเป็นเงิน	1,950,000 บาท
8.3.1	ค่าติดต่อสื่อสาร	300,000 บาท
8.3.2	ค่าถ่ายเอกสาร	300,000 บาท
8.3.3	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	300,000 บาท
8.3.4	ค่าเช่ายานพาหนะและเชื้อเพลิง	1,050,000 บาท



9. รายชื่อผู้รับผิดชอบกำหนดราคากลาง



อธิภู จิตรานุเคราะห์

นายอธิภู จิตรานุเคราะห์

ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

Sml

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

กฤติกา บุณทิษ

นางสาวกฤติกา บุณทิษ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
สำนักแผนงาน

ศิริเกษ อภิรัตน์

นายศิริเกษ อภิรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

10. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

10.1 หลักเกณฑ์ราคากลางในการจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ที่ กค 0907/12725 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556

10.2 เอกสารหลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี ของกองมาตรฐานงบประมาณ 1 สำนักงบประมาณ (ธันวาคม 2562)

10.3 หนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค 0903/ว99 ลงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2546 เรื่องแนวทางการใช้อัตราค่าตอบแทนที่ปรึกษาใหม่