

ขอบเขตโดยละเอียดของที่จะจ้างที่ปรึกษา
งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) * เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ ปัจจุบัน ในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรืออยู่ที่ ๗.๐๖ ล้าน TEUs เติบโตขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่ ๕.๘๓ ล้านTEUs คิดเป็นอัตราการเติบโตในช่วง ๕ ปี เท่ากับร้อยละ ๒๑.๑๑ รัฐบาลมีนโยบายเร่งรัดการพัฒนาท่าเทียบเรือบริเวณท่าเรือแหลมฉบังเฟส ๒ ซึ่งหากเปิดให้บริการเต็มพื้นที่ทุกท่าเทียบเรือจะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้รวมประมาณ ๑๐-๑๑ ล้านTEUs ต่อปี และมีนโยบายพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส ๓ เพื่อเพิ่มความสามารถในการให้บริการสินค้าตู้คอนเทนเนอร์รวมเป็น ๑๘ ล้าน TEUs ต่อปี เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งจากภายในประเทศ และสินค้าผ่านแดน (Transit) จากประเทศเพื่อนบ้าน การเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังและถนนโครงข่ายเชื่อมโยง เนื่องจากมีการใช้การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีการขนส่งเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังโดยการขนส่งทางถนนร้อยละ ๘๗.๗ การขนส่งทางชายฝั่งร้อยละ ๖.๗ และการขนส่งทางรางเพียงร้อยละ ๕.๕ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางถนนยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่งซึ่งมีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งทางรางและทางน้ำอยู่มากหากขนส่งในระยะทางไกล ดังนั้น นอกจากการพัฒนาความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ภาครัฐยังจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับจุดต้นทาง-ปลายทางขนส่งสินค้าในประเทศและประตูการค้าชายแดนที่สำคัญด้วย

๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ซึ่งได้กำหนดโครงการ/มาตรการที่สำคัญ (Flagship Project) ภายใต้เป้าประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น ซึ่งระบุให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) สนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและอนุภูมิภาค

๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๙ เห็นชอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของแผน ๑๒ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อ

* UNESCAP ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของ Dry Port ซึ่งจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างน้อยดังนี้ ๑) โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์สำหรับการจัดเก็บ การรวบรวม และการเคลื่อนย้ายสินค้า ในรูปแบบของสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าประเภทอื่น ๒) ความมีอำนาจหน้าที่และความสามารถในการรับขนส่งสินค้าทุกประเภท ๓) ควรอยู่ภายในหรือใกล้เคียงกับพื้นที่อุตสาหกรรมที่สร้างการค้า การส่งออก-นำเข้า แต่สามารถอยู่ห่างจากท่าเรือน้ำได้ และ ๔) ควรเชื่อมต่อกับทางรถไฟเพื่อการขนส่งทางไกลจากท่าเรือหรือจากท่าเรืออื่น ๆ รวมถึงถนนที่มีคุณภาพเพียงพอสำหรับการรับและส่งมอบสินค้าในท้องถิ่น



ลดความเข้มการใช้พลังงานและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ โดยมีแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรางโดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไทยไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ซึ่งจัดทำขึ้นภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยมีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ โดย ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ระบุ กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า โดยการพัฒนาระบบขนส่งทางราง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และฐานเกษตรกรรมของประเทศไทยไปยังประตูการค้าหลักและด่านการค้าที่สำคัญ

สนช. ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นควรให้มีการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบขนส่งสินค้าผ่านการขนส่งทางรางซึ่งประหยัดต้นทุนและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลัก เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อไปในอนาคต

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ให้สามารถเป็นกลไกสำคัญในการตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ของประเทศไทยเพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV) รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาและพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry Port)



๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตงานประกอบด้วยงานหลัก ๔ ส่วน ประกอบด้วย

งานส่วนที่ ๑ : งานศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๑ ศึกษา ทบทวนนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - พ.ศ. ๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) นโยบายรัฐบาลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและอาเซียน รวมถึงแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในภูมิภาคตามแนวทางของ UNESCAP เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงสถานะและทิศทางพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การค้า และระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภายในอนุภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์และเป้าหมายการพัฒนาในอนาคต

๓.๑.๒ ศึกษา ทบทวน รวบรวมข้อมูล ข้อกำหนด ระเบียบ กฎหมาย ข้อตกลง ความตกลงระหว่างประเทศ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ระดับภูมิภาค และระดับนานาชาติ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศ และการศุลกากร อาทิ GMS-CBTA, IICBTA, AFAFGIT, AFAMT, AFAFIST, ASEAN Shipping Single Market, ความตกลงในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๓.๑.๓ ศึกษา ทบทวน ผลการดำเนินงาน โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือบก (Dry Port) และที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่เปิดให้บริการแล้ว อยู่ระหว่างการพัฒนา และโครงการที่เป็นแผนงานในอนาคตของประเทศไทย อาทิ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์นาทา ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม โครงการสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักและเมืองชายแดน โครงการก่อสร้าง ICD แห่งที่ ๒ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการพัฒนารุขกิจท่าเรือบกเพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น

๓.๑.๔ ศึกษากฎระเบียบและ/หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๓.๑.๕ ศึกษา รวบรวมข้อมูลแนวคิดประสบการณ์การพัฒนา วิธีการพัฒนารูปแบบ มาตรฐานการออกแบบ รูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการภายในพื้นที่ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot) (หรือสถานที่ที่เรียกเป็นอย่างอื่นแต่มีวัตถุประสงค์และกิจกรรมเช่นเดียวหรือคล้ายคลึงกับ Dry Port และ ICD) ในต่างประเทศ ที่ประสบความสำเร็จเพื่อจัดทำกรณีตัวอย่างที่ดี (Best Practice) ที่นำไปสู่การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อประเมินความแตกต่างก่อนนำไปสู่การเสนอแนะมาตรการและแผนการพัฒนาต่อไป



งานส่วนที่ ๒ งานศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพในการใช้ท่าเรือบก (Dry Port)

๓.๒.๑ ศึกษาทบทวนพฤติกรรมและปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างจุดต้นทาง/ปลายทาง การขนส่งกับประตูกำหนดหลักของประเทศ เช่น ประเภทสินค้าหลักของการขนส่งระหว่างประเทศ/การขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ปริมาณการขนส่ง จุดต้นทาง/ปลายทาง การขนส่ง รูปแบบการขนส่งสินค้า เส้นทาง การขนส่ง และ รูปแบบการบริหารจัดการการขนส่ง เป็นต้น

๓.๒.๒ ศึกษา วิเคราะห์ความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ/การขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดน ผ่านท่าเรือบก (Dry Port) ครอบคลุมประเภทสินค้าหลักที่สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ปริมาณความต้องการ จุดต้นทาง/ปลายทาง การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับท่าเรือบก (Dry Port) ต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในมิติของเจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้รับจัดการขนส่ง

๓.๒.๓ ศึกษา วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างจุดต้นทาง/ปลายทาง การขนส่งกับประตูกำหนดหลักของประเทศ อาทิ ประเภทสินค้า ปริมาณการขนส่ง ต้นทุนค่าใช้จ่ายระยะเวลาขนส่งโดยรวม ระยะเวลาขนถ่ายสินค้า อุปกรณ์เครื่องมือในการขนถ่าย เส้นทางตำแหน่งที่ตั้งของสถานี การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง รูปแบบการบริหารงานท่าเรือบก เป็นต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์เบื้องต้นเกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบวิธีการขนส่ง คาดการณ์แนวโน้มปริมาณการขนส่ง และคาดการณ์ส่วนแบ่งในการเลือกใช้บริการขนส่งผ่านท่าเรือบก(Dry Port)

งานส่วนที่ ๓ กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๓.๓.๑) กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) โดยอาจประกอบด้วย ปริมาณขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ปริมาณขนส่งสินค้าในอนาคต ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ข้อกำหนดเส้นทางเดินรถบรรทุกระหว่างประเทศ ค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่ง เป็นต้น

๓.๓.๒) คัดเลือกและกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry port) ให้สอดคล้องกับความเป็นไปและความต้องการ

งานส่วนที่ ๔ การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๓.๔.๑ ศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ของพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก(Dry Port) และจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาท่าเรือบก โดยอาจพิจารณาถึงความจำเป็นเร่งด่วน นโยบายภาครัฐ รวมถึงผลตอบแทนการลงทุน เป็นต้น

๓.๔.๒ จัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) โดยมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของประเทศไทย

๒) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ UNESCAP

๓) ผังแสดงกิจกรรมภายในท่าเรือบก (Dry Port) และข้อเสนอผังกิจกรรมในลักษณะใกล้เคียง เช่น นิคมโลจิสติกส์ Freight Village, Logistics Park เป็นต้น

๔) ลำดับความสำคัญการลงทุน แผนการลงทุน รวมทั้งรูปแบบการลงทุนท่าเรือบก (Dry Port) ของประเทศไทย



๕) กรอบระยะเวลาการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) แต่ละพื้นที่

๖) แผนบริหารจัดการของท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย หน่วยงานรับผิดชอบโครงการ รูปแบบการบริหารจัดการ จำนวนบุคลากร และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operation and Maintenance Cost) ตามกิจกรรมที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

๗) แนวทางการนำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของประเทศไทยไปสู่การปฏิบัติ อย่างน้อยประกอบด้วย ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) อุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ เป็นต้น

๔. งบประมาณที่ใช้ดำเนินการ

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดล้านบาทถ้วน)

๕. ระยะเวลาดำเนินการศึกษา

ระยะเวลาดำเนินโครงการศึกษา ๘ เดือน

๖. คุณสมบัติของที่ปรึกษาและบุคลากรหลัก

๖.๑ ที่ปรึกษาต้องรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบแล้ว

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติ มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ให้เหมาะสมกับตำแหน่งและมีจำนวนเพียงพอ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สนองต่อวัตถุประสงค์ของโครงการโดยให้ใช้บุคลากรหลักภายในประเทศ และใช้บุคลากรหลักจากต่างประเทศตามความจำเป็น โดยต้องมีบุคลากรหลักอย่างน้อยประกอบด้วยตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

- ๑) ผู้จัดการโครงการ
- ๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และการขนส่งระหว่างประเทศ
- ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง
- ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย
- ๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์
- ๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการบริหารความเสี่ยง
- ๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมืองและการพัฒนาเมือง
- ๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย และ/หรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงาน รับผิดชอบบริหารจัดการตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ส่วนบุคลากรตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้เสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามรับรองความถูกต้องในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยให้ถือว่าที่ปรึกษาได้รับรองว่าบุคลากรหลักนั้นๆ ได้ลงนามด้วยตนเอง



เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากบุคลากรหลักมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ นั้น

๖.๕ ที่ปรึกษาต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคลากรหลักของที่ปรึกษาเป็นคนต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานจะต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้ในราชอาณาจักรไทย ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

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

๗. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการ เพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้การทำงานตามขอบเขตของงานที่ปรึกษาบรรลุตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งส่งมอบอุปกรณ์ที่จัดหาโดยงบประมาณของโครงการนี้ทั้งหมดให้แก่ สนข.

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องดำเนินการโดยจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการที่ดีที่สุด ให้สอดคล้องเหมาะสมตามมาตรฐานสากล และจะต้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสนับสนุนเมื่อได้รับแจ้งจาก สนข.

๗.๓ ในระหว่างการศึกษาที่ปรึกษาต้องจัดเตรียมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้และพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลตามที่ สนข. แจ้ง โดยที่ปรึกษาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

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

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นระหว่างและหลังสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยเหลือสนับสนุนการดำเนินงานและให้บริการคำปรึกษาเป็นอย่างดีโดยไม่ชักช้าแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม

๘. ระยะเวลาการส่งมอบงานของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มทำการศึกษาตามวัน เวลา ที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องนำเสนอรายงานผลการศึกษาให้ สนข. ภายในเวลาที่กำหนด ดังต่อไปนี้

๑) รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๒๐ วัน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอน แผนการดำเนินงาน และสำรวจข้อมูลภาคสนามที่เลือกใช้ในการศึกษา รวมทั้งจัดทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งอย่างน้อยจะต้องประกอบด้วย แผนการดำเนินงาน กิจกรรมสำคัญ และความก้าวหน้าการดำเนินงาน



๒) เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ ภายใน ๑ เดือนนับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยที่ปรึกษาจะต้องเพิ่มเติมข้อมูลโดยตลอดระยะเวลาการดำเนินงาน

๓) รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๔) รายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๖ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๕) ภายใน ๘ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๕.๑) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๖๐ ชุด

๕.๒) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน ๖๐ ชุด

๕.๓) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๓๐ ชุด

๕.๔) แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานตามข้อ ๕.๑) - ๕.๓) ในรูปแบบ E-Book จำนวน ๑๐ ชุด

๕.๕) ฮาร์ดดิสก์แบบพกพา (Portable Hard Disk) พร้อมบรรจุข้อมูลทั้งหมดของโครงการ จำนวน ๓ ชุด

๕.๖) สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

(๑) สื่อและบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ mobile unit จำนวน ๒ ชุด

(๒) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(๓) วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ดังนี้

(๓.๑) วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาวประมาณ ๗ นาที สำหรับประกอบการสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๓.๒) วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาวประมาณ ๗ นาที สำหรับประกอบการสัมมนา เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานชิ้นกลาง (Interim Report) และวีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาวประมาณ ๕ นาทีสำหรับนำเสนอคณะรัฐมนตรี/ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และผู้สนใจทั่วไป

๙. การจัดสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

ที่ปรึกษาจะต้องจัดสัมมนา/และประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสมตามแนวทาง ดังนี้

๙.๑) สัมมนาประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ภายใน ๑ เดือน หลังจากได้รับความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๘๐ คน ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการซึ่งมีข้อมูลเบื้องต้นเพียงพอสำหรับการรับฟังความคิดเห็นสำหรับแจกในการประชุมและสำรองไว้ใช้ในงานที่เกี่ยวข้อง

๙.๒) ประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวข้อง โดยจัดการประชุมกลุ่มเป้าหมาย จำนวน ๒ ครั้ง จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่าครั้งละ ๓๐ คน ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการซึ่งมีข้อมูลการศึกษา เพียงพอสำหรับการรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้อง สำหรับแจกในการประชุมและสำรองไว้ในงานที่เกี่ยวข้อง

๙.๓) สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ภายใน ๑ เดือน หลังจากได้รับความเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวนผู้เข้าร่วมไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ คน ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการซึ่งมีข้อมูลผลการศึกษา ให้เพียงพอสำหรับแจกในการประชุมและสำรองใช้ในภารกิจที่เกี่ยวข้อง



ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดพิธีการ และเอกสารประกอบการสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมาย เมื่อการสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมาย แต่ครั้งเสร็จสิ้นลง ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารสรุปผลการสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมาย จำนวน ๕ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน นับจากวันสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมาย

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินการของที่ปรึกษา ตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ปพข.

ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๔ และเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการแสดงบัญชีรายการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ (ฉบับที่ ๒) ประกาศ ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ และกำหนดให้ปฏิบัติ ดังนี้

๑๑.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ

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

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องรับจ่ายเงินผ่านบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้ง ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท ที่ปรึกษาอาจรับจ่ายเป็นเงินสดก็ได้

๑๑.๔ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ต URL <http://e-workflow.mot.go.th> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดี ส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซองข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายินดีให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งาน

๑๒. ข้อเสนอสิทธิ

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามการศึกษานี้ จะต้องมาลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่มาลงนามในสัญญา สนข. จะถือว่าที่ปรึกษาสละสิทธิ์ในการทำสัญญา และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหาย (ถ้ามี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ



กิจกรรมและการส่งมอบงาน

รายละเอียด	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘
การส่งมอบงาน								
รายงานขั้นต้น	/(๒๕)							
รายงานความก้าวหน้า			/(๒๕)					
รายงานชั้นกลาง						/(๒๕)		
รายงานฉบับสมบูรณ์								/(๖๐)
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารภาษาไทย								/(๖๐)
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารภาษาอังกฤษ								/(๓๐)
DVD รายงานทั้งหมด e-book และไฟล์สื่อประชาสัมพันธ์								/(๑๐)
Portable Hard Disk บรรจุข้อมูลทั้งหมด								/(๓)
ของโครงการ								
VDO			/					/
สื่อประชาสัมพันธ์ Mobile Unit			/					/
การประชุม/สัมมนา								
การสัมมนาประชาสัมพันธ์โครงการ			/(๑๐๐)					
การประชุมกลุ่มเป้าหมาย ๒ ครั้ง					/(๑๐๐)			
การสัมมนานำเสนอผลงาน							/(๒๐๐)	
(xx) คือจำนวนเอกสาร								

