

สรุปผู้บริหาร

ENVIRONMENTAL MASTER PLAN

แผนแม่บทการจัดการ
ด้านสิ่งแวดล้อมของ กทท.

2567-2573

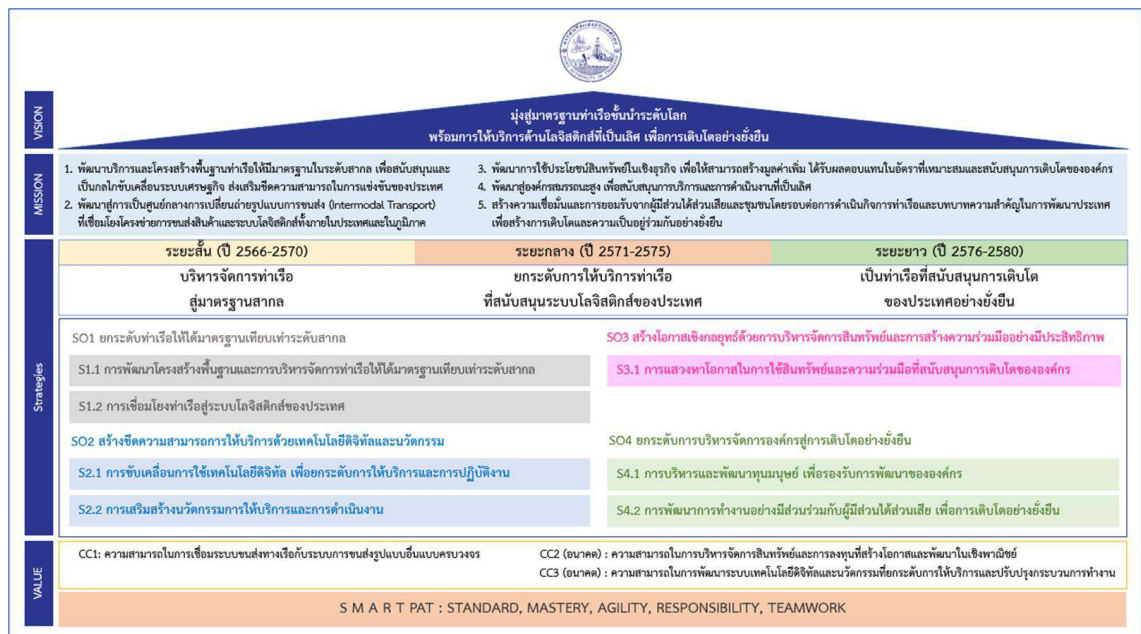
ฉบับทบทวนปี 2567



1 บทนำ

1.1 ความเป็นมา

รัฐบาลมีนโยบาย Carbon Neutrality เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) สู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้รับมอบนโยบายและมีแนวทางในการดำเนินงานเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น ได้แก่ Green Transport เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน ส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก และบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ในระบบการขนส่ง ซึ่ง กทท. ฐานะหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ได้กำหนดเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท. และมีแนวทางการพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain กำหนดไว้ในแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ของ กทท. ซึ่งภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ จะมีแผนงาน/โครงการที่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการดำเนินงานที่ส่งเสริมเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยในพัฒนาสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) แล้ว ยังมีโครงการด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ที่ส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDG Goals) เป็นไปตามวิสัยทัศน์ขององค์กร “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน” โดยมีความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์ของ กทท. ที่แสดงไว้ในรูปที่ 1-1



รูปที่ 1-1 ความเชื่อมโยง วิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของ กทท.

การทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ในครั้งนี้ ได้นำแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 (ฉบับทบทวน ปีงบประมาณ 2567) มาเป็นกรอบแนวทางในการทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ซึ่งการพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain จะอยู่ภายใต้ SO4 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์การสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน S4.2 การพัฒนาการทำงานอย่างมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ที่ 4.2.2 การพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environment) ซึ่งมีตัวชี้วัดกลยุทธ์ 4.2.2.1 เป็นปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO₂) ขององค์กรจากกรณีปกติ

1.2 วัตถุประสงค์ของการทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ

1.2.1 เพื่อทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ให้เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจของ กทท.

1.2.2 เพื่อทบทวนแผนงาน/โครงการภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ

1.3 ความเชื่อมโยงของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

ในการทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ได้พิจารณาความเชื่อมโยงของแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ร่วมกับนโยบายหรือแผนงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.3.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. (2561-2580) เป็นแผนการพัฒนาประเทศ ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาวที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 ยุทธศาสตร์ และมียุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็น 1 ใน 6 ยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยได้มีการตั้งเป้าในการเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ 40% ของพื้นที่ในประเทศ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ 25% และพื้นที่ป่าใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจอีก 15% เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จัดการกับขยะมูลฝอยอย่างถูกหลัก และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤต ซึ่ง กทท. ได้สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติด้วยการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



รูปที่ 1-2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.3.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ได้น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักนำทางในการขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาประเทศไปสู่การบรรลุเป้าหมายในมิติต่างๆ ซึ่งใน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ประกอบด้วย 4 มิติ 13 หมายความว่าในการพัฒนา ซึ่งในมิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะประกอบด้วย 2 หมายความว่า ได้แก่ หมายความว่าที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และหมายความว่าที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

1.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" และกำหนด 4 ยุทธศาสตร์ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายของกระทรวงคมนาคม โดยแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฯ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ กทท. คือ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement) กลยุทธ์ที่ 3.3.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็น และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ และกลยุทธ์ที่ 3.5.1 การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศและสนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง

1.3.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2561-2580

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ดังกล่าวได้แบ่งออกเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะเวลาละ 5 ปี ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีและการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยในระยะที่ 3 (พ.ศ. 2571-2575) และระยะที่ 4 (พ.ศ. 2576-2580) จะมุ่งเน้นการดำเนินการพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.3.5 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 โดยมีแนวทางที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อมในการยกระดับมาตรฐาน และเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ด้วยการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

1.3.6 โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ รวมทั้ง เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือของเมียนมา กัมพูชา และเวียดนาม โดยการประชุมคณะรัฐมนตรี หรือ ครม. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก) เพื่อส่งเสริม 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย* ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และเพื่อให้ไปถึงจุดมุ่งหมายนั้น จึงมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อให้เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการลงทุนและการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการจัดระบบการสะสมเทคโนโลยีเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนของประเทศไทย นอกจากนี้ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ยังมีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 เรื่องการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด 8 แผน ซึ่งแต่ละแผนจะเชื่อมโยงกันและนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่อย่างสมบูรณ์แบบเป็นรูปธรรมและยั่งยืนในทุกมิติ อาทิ แผนการพัฒนาพื้นที่ 8 แผนปฏิบัติการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อม

1.3.7 การเข้าร่วมพันธกรณีของนายกรัฐมนตรี

ในการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 27 ณ เมืองชาร์มเอลชีค ประเทศอียิปต์

1.3.8 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลงร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลกประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับภารกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นกรอบแนวคิดในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

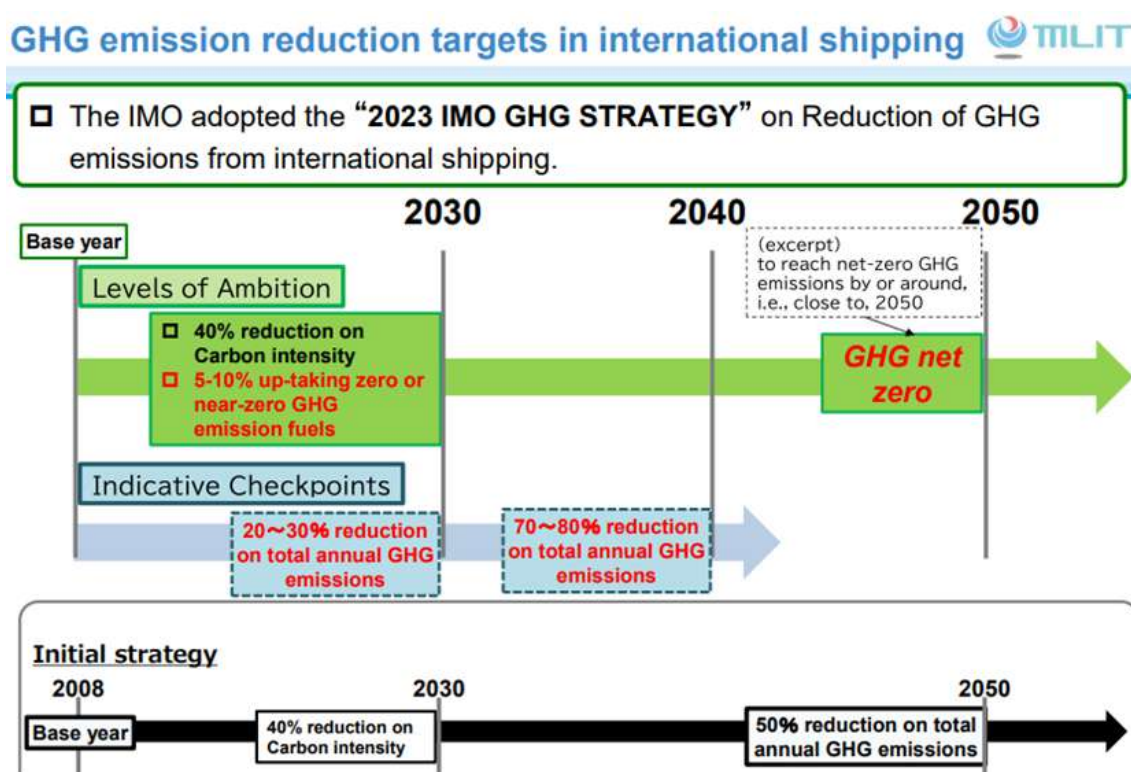
ในส่วนของกระทรวงการคลัง ได้ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินการที่ชัดเจนในการยุติความยากจนในทุกที่ ลดความเหลื่อมล้ำในสังคมและส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ กระทรวงการคลังยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจทั้งการผลิตและการบริการที่ยั่งยืนอีกด้วย

รัฐวิสาหกิจในฐานะหน่วยงานที่รัฐเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นหน่วยธุรกิจที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะเดียวกันก็เป็นเครื่องมือในการตอบสนองนโยบายของภาครัฐจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องเป็นแบบอย่างในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและคำนึงถึงความยั่งยืน โดยคณะกรรมการประเมินผลงานรัฐวิสาหกิจ ได้มีมติเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2560 ให้กำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของรัฐวิสาหกิจ และได้ทยอยนำรัฐวิสาหกิจเข้าสู่อะการประเมินผลการดำเนินงานหัวข้อนี้ตั้งแต่ปี 2560 ทั้งนี้ เป้าหมายที่คณะกรรมการฯ คาดหวังไว้ คือการที่รัฐวิสาหกิจทุกแห่งมีการดำเนินงานในเรื่องประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจและมีแผนงานที่ชัดเจนในการปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรสู่มาตรฐานสากล กล่าวคือรัฐวิสาหกิจสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรได้ ในขณะที่ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อม

1.3.9 IMO GHG Strategy 2023

IMO GHG Strategy 2023 (International Maritime Organization Greenhouse Gas Strategy 2023) เป็นกลยุทธ์ใหม่ที่ได้รับการปรับปรุงจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อควบคุมและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases - GHG) จากการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งกลยุทธ์นี้แสดงถึงความพยายามของ IMO ในการสนับสนุนเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกตามข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) รวมถึง ลดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากการขนส่งทางทะเล โดยกลยุทธ์นี้ถูกปรับปรุงจากกลยุทธ์เดิมที่ใช้ในปี 2018 และมีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดังนี้

- 1) เป้าหมายระยะสั้น (Short-Term Goals) : ลดความเข้มข้นของการปล่อยคาร์บอนต่อหน่วยการขนส่งลงอย่างน้อย 40% ภายในปี 2030 เมื่อเทียบกับปีฐาน (ปี 2008)
- 2) เป้าหมายระยะกลาง (Mid-Term Goals) : ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการเดินเรือลงอย่างน้อย 70% ภายในปี 2040 เมื่อเทียบกับปีฐาน (ปี 2008) และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการเดินเรือ
- 3) เป้าหมายระยะยาว (Long-Term Goals) : ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเดินเรือให้เป็นศูนย์ภายในภายในปี 2050



รูปที่ 1-3 IMO GHG Strategy 2023

1.3.10 แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2570 (ฉบับทบทวน ปีงบประมาณ 2567)

1.3.11 แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของ กทท. ปีงบประมาณ 2567-2571 และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2567

1.4 ขั้นตอนการทบทวนแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ

กระบวนการทบทวนแผนแม่บทการจัดการสิ่งแวดล้อมฯ ประกอบไปด้วย

1) การศึกษาปัจจัยภายนอกและภายใน

ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้ใช้เครื่องมือการวิเคราะห์ PESTEL ในการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่เป็นกรอบการทำงานเชิงกลยุทธ์ที่ใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจโดยแบ่งย่อยโอกาสและความเสี่ยงออกเป็นปัจจัย (P) Political, (E) Economic, (S) Social, (T) Technological, (E) Environmental และ (L) Legal factor การวิเคราะห์ PESTEL สามารถระบุผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตกับการดำเนินธุรกิจขององค์กรได้ สำหรับการศึกษปัจจัยภายในวิเคราะห์จากระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของ กทท. และสถานการณ์การปล่อยก๊าซคาร์บอนขององค์กร

2) การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค

โดยจะนำปัจจัยภายนอกที่ได้จากการวิเคราะห์ PESTEL และปัจจัยภายในไปวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strength, Weakness, Opportunity, Threat: SWOT Analysis) โดยการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ SWOT ด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร โดยนำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกับ SWOT ที่ได้จากแผนวิสาหกิจ กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 (ฉบับทบทวน ปีงบประมาณ 2567) นำไปสู่การหาความสัมพันธ์ของข้อมูล เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อมของ กทท. ต่อไป

3) การทบทวนแผนปฏิบัติการ (Action Plan)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับทราบผลการทบทวนการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากฝ่ายต่างๆ ซึ่งถือเป็นหนึ่งในกลไกการมีส่วนร่วมจากระดับปฏิบัติการ อีกทั้งยังร่วมกันทบทวน แผนปฏิบัติการ (Action Plan) และจัดทำแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้

4) การขอความเห็นชอบและอนุมัติ

นำเสนอให้กับผู้บริหารผ่านการประชุมคณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ กทท. และ คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อขอความเห็นชอบและอนุมัติแผนฯ ก่อนเสนอ คณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบ ก่อนการสื่อสารและเผยแพร่สู่สาธารณะ

2 แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของ กทท.

2.1 วิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อม

“การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืน”

คำอธิบายวิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อม	
การเป็นท่าเรือชั้นนำ	ท่าเรือที่มีความพร้อมในการให้บริการ ทั้งในส่วน of โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึง การบริหารจัดการที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศและระดับสากล โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย เกณฑ์การประเมินด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco Efficiency) หรือระบบการจัดการ PSHEMS, ISO หรือ รางวัลด้านสิ่งแวดล้อม (Green Port Award System, EIA Monitoring Award)
ที่ยั่งยืน	การกำกับดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) เพื่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2.2 นโยบายสิ่งแวดล้อมของ กทท.



นโยบายสิ่งแวดล้อม
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มุ่งมั่นที่จะก้าวสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืนในระดับสากล ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๗๓” กทท. จึงกำหนดและประกาศใช้นโยบายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรยึดถือปฏิบัติและเผยแพร่ต่อสาธารณชน ดังนี้

๑. กทท. จะดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและกฎหมายทั้งในประเทศและระดับสากล ตลอดจนจะยึดถือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อผลักดันให้มีการปกป้องสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
๒. กทท. จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่มุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องให้ทัดเทียมกับผู้ประกอบการท่าเรือชั้นนำในระดับสากล
๓. กทท. มุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด ด้วยการประยุกต์หลักการเศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว และตั้งเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมภายในองค์กรที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ
๔. กทท. จะขยายผลแนวคิดการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำไปยังทั่วทั้งห่วงโซ่อุปทาน รวมถึง คู่ค้า ผู้ประกอบการ ผู้จัดหา ผู้รับจ้าง และลูกค้า ผ่านกระบวนการความร่วมมือและกำกับดูแลอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
๕. กทท. จะสนับสนุนให้พนักงานและคู่ค้า คิดค้นนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนให้เกิดผลการดำเนินงานที่ดีเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร และก้าวสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำในระดับสากล
๖. กทท. จะใช้ศักยภาพและความสามารถของบุคลากรในองค์กรเพื่อขยายผลการดูแลสิ่งแวดล้อมที่ดีและแนวคิดคาร์บอนต่ำไปสู่สังคมในวงกว้างผ่านโครงการและกิจกรรมเพื่อสังคม
๗. กทท. จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการรวบรวมและเปิดเผยผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่โปร่งใส น่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากลสู่สาธารณชน
๘. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายสิ่งแวดล้อมเป็นประจำด้วยการพิจารณาถึงแนวโน้มด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎระเบียบและกฎหมาย ทั้งในประเทศและระดับสากล

ประกาศ ณ วันที่ **๓๑** พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๕


 (นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
 ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2-1 นโยบายสิ่งแวดล้อมของ กทท.

2.3 ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)

การทบทวนเป้าหมายของแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ นั้น เป็นการทบทวนและกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ที่จะแสดงให้เห็นถึงตำแหน่งเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่ กทท. ต้องการจะไปให้ถึง โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น (ปี 2566-2570) ระยะกลาง (ปี 2571-2575) และระยะยาว (ปี 2576-2580) ตามเป้าหมายขององค์กร โดยมีความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละระยะดังตารางที่ 2-1 ดังนี้

ตารางที่ 2-1 ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (SO)	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์		
	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
SO1 : ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของ กทท.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรลดลง 7% จากกรณีปกติ	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรลดลง 15% จากกรณีปกติ	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรลดลง 20% จากกรณีปกติ
SO2 : พัฒนาบุคลากรและบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมเทียบเท่าระดับสากล	- เสริมสร้างทักษะและความรู้เรื่องการผลิตก๊าซเรือนกระจกและการจัดการสิ่งแวดล้อมสำหรับพนักงาน - ศึกษาและเตรียมการสำหรับการยื่นขอใบรับรองระบบมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO14001)	- สร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมให้กับบุคลากร และยกระดับวัฒนธรรมด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร - ได้รับการรับรองระบบมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO14001)	- สร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง - รักษา/ต่ออายุใบรับรองฯ
SO3 : เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเรือช่วยเพื่อมุ่งส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกับห่วงโซ่อุปทานและสังคม	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือช่วยลดลง	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือช่วยลดลง	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเรือช่วยลดลง

2.4 กลยุทธ์

เมื่อกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ และค่าเป้าหมายของแต่ละระยะ (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) เรียบร้อยแล้ว จึงมากำหนดกลยุทธ์เพื่อหาวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยสรุปกลยุทธ์ได้ดังรูปที่ 2-2

รูปที่ 2-2 ภาพรวมของแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของ กทท.			
การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืน (Carbon Neutral Port)			
	2568-2569	2570-2571	2572-2573
	Strategic Positioning		
	Green Practice	Green Standard	Low Carbon Port
	SO1: การลด Carbon ขององค์กร S1.1 การลดการปล่อย carbon จากไฟฟ้า S1.2 การลดการปล่อย Carbon จากน้ำมัน		
KPI	การลด Carbon ขององค์กร: 5-6	7-7.5	8-10
	SO2 การพัฒนาบุคลากรและบริหารจัดการให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมเทียบเท่าสากล S2.1 การสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม S2.2 บริหารจัดการให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมเทียบเท่าสากล		
KPI	ร้อยละของพนักงาน: 70% / รางวัลด้านสิ่งแวดล้อม: 1	ร้อยละของพนักงาน: 75% / รางวัลด้านสิ่งแวดล้อม: 1	ร้อยละของพนักงาน: 80% / รางวัลด้านสิ่งแวดล้อม: 1
	SO3 เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเรือเข้า เพื่อมุ่งส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกับห่วงโซ่อุปทานและสังคม S3: ส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกับห่วงโซ่อุปทานและสังคม		
KPI	กำหนดร้อยละของการปล่อย Carbon ที่ลดลงของ เครือข่าย	การปล่อย Carbon ของเครือข่ายที่ลดลง	การปล่อย Carbon ของเครือข่ายที่ลดลง

3 แผนงาน/โครงการที่สนับสนุน

ตามกลยุทธ์ที่กำหนด ผก. ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนงานเริ่มต้นของแต่ละกลยุทธ์ และร่วมกันทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการที่ตอบสนองต่อแผนงานเริ่มต้นดังกล่าวซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 แผนงานเริ่มต้นภายใต้กลยุทธ์และแผนปฏิบัติการ

แผนงานเริ่มต้น (Initiative)	แผนปฏิบัติการ (Action Plan)	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดแล้วเสร็จ
I1.1.1 : ใช้เทคโนโลยีใหม่ในการลดปริมาณการใช้ไฟฟ้า	1.1.1 ซื้อมอเตอร์ติดตั้งเครื่องปรับอากาศและพัดลมระบายอากาศ จำนวน 368 ชุด ภายในพื้นที่ ทกท. ระยะที่ 2 (ทดแทน)	กบข.ฝช.	2568
	1.1.2 โครงการเปลี่ยนหลอดไฟส่องสว่างภายใน ทรน. เป็นหลอดไฟ LED	ทรน.	2568-2570
I1.1.2 : เพิ่มการใช้พลังงานทางเลือกในกระบวนการทำงาน	1.1.3 โครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ขนาด 1,470 kWp ในพื้นที่ ทลฉ.	กกช.สปก.ทลฉ.	2570-2572
I1.2.1 : เปลี่ยนชนิดเครื่องมือทุนแรงมาเป็นระบบไฟฟ้า หรือ Hybrid	1.2.1 โครงการซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 1 คัน (ทดแทน)	กคม.ฝท.	2568
	1.2.2 แผนจัดหา รทล. เป็นระบบ EURO 5	กคม.ฝท.	2570
I1.2.2 : ใช้เทคโนโลยีในกระบวนการยกตู้สินค้าในลานวางตู้สินค้า	1.2.4 โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	ทกท.	2566-2576
	1.2.5 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (สนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศตามแผน NDC ของ สทช.)	ทลฉ.	2563-2570

แผนงานเริ่มต้น (Initiative)	แผนปฏิบัติการ (Action Plan)	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดแล้วเสร็จ
12.1.1 : ให้ความรู้พนักงานเรื่องการลดก๊าซเรือนกระจก โดยใช้วิธีการที่หลากหลาย	2.1.1 โครงการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม (อบรมพนักงาน E-learning, Workshop, ดูงาน, กิจกรรมส่งเสริมการใช้ความรู้ด้านก๊าซเรือนกระจก)	ผบส. ผก.	2568-2572
12.2.1 : ศึกษา มาตรฐานการจัดการ สิ่งแวดล้อม	2.2.1 โครงการ Eco Efficiency	ผก.	2568-2572
	2.2.2 โครงการจัดทำแผนที่นำทางสู่องค์กรที่เป็นกลางทางคาร์บอน และศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจเพื่อส่งเสริมการลดก๊าซเรือนกระจกของ กทท.	ผก.	2568-2572
	2.2.3 การขอรับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001, ISO 14001 และ ISO 45001 สำหรับพื้นที่กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2 ทกท.	ผบส.	2569-2572
	2.2.4 การสมัครแข่งขัน/ประกวดการดำเนินงานที่ดีด้านสิ่งแวดล้อม	ผก. ทกท. ทชส. ทรน. ทลฉ.	2568-2572
13.1.1: ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเครือข่าย	3.1.1 โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบ ทชส.	สทก.	2568-2572
	3.1.2 โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง	สทก.	2568-2572
	3.1.3 โครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชน	ผก.	2568-2572
	3.1.4 โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อโศก (S1)	ทกท.	2563-2573
	3.1.5 โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ทลฉ.	2559-2571

แผนงานเริ่มต้น (Initiative)	แผนปฏิบัติการ (Action Plan)	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดแล้วเสร็จ
	(สนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจก ของประเทศตามแผน NDC ของ สนช.)		

3.1 การจัดสรรงบประมาณสนับสนุนในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้กระบวนการดำเนินงานเกิดการบูรณาการในระดับแผนงานทั่วทั้งองค์กร หน่วยงานวางแผนงานและหน่วยงานปฏิบัติงานร่วมกันจัดทำแผนงานโครงการเพื่อให้มีประสิทธิภาพของการดำเนินงานเพิ่มขึ้น โดยแผนงานทั้งหมดมีความเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งมีกรอบเวลาครอบคลุมปีงบประมาณระหว่างปี พ.ศ. 2567-2573 ทั้งนี้ ผู้รับผิดชอบหลักของโครงการ/แผนงานภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ พิจารณาจัดทำแบบฟอร์มของงบประมาณตามที่ กทท. กำหนด และเสนอคณะกรรมการพิจารณางบประมาณ กทท. เพื่อขอจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินโครงการต่อไป

3.2 บทบาทหน่วยงานและเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

การแปลงแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติต้องดำเนินการขับเคลื่อนแผนฯ ผ่านศูนย์ EVM ทกท. ทลฉ. และสายงานสนับสนุนของ กทท. รวมทั้ง คณะทำงาน Eco-Efficiency เพื่อให้สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ ตามกรอบยุทธศาสตร์ กทท. โดย ผก. ทำหน้าที่ส่งเสริมและติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแต่ละโครงการต่อผู้บริหารและคณะทำงาน Eco-Efficiency