



แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ของ กทท. ระยะยาว (ปี 2569 – 2573)
และแผนปฏิบัติการ ปี 2569

แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ระยะยาว (ปี 2569 - 2573)



VISION

สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยการบริหารความสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วม

1) บริหารความสัมพันธ์และสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย | 2) สื่อสารและสร้างความเข้าใจ เพื่อสร้างการยอมรับต่อการดำเนินงานของ กทท. | 3) ยกระดับห่วงโซ่คุณค่าเพื่อสร้างเครือข่ายและมูลค่าเพิ่มร่วมกันอย่างยั่งยืน

Strategic
Positioning

ระยะสั้น (ปี 2566-2570)

การยกระดับและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของ กทท.
กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก เพื่อสร้างความ
เข้าใจและการยอมรับ

ระยะกลาง (ปี 2571-2575)

ยกระดับรูปแบบการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
โดยใช้ Digital / Data สร้างศักยภาพในการแข่งขัน และการบริหาร
จัดการต้นทุนดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ

ระยะยาว (ปี 2576-2580)

สามารถยกระดับความเชื่อมั่นกับพันธมิตรและผู้มีส่วนได้
ส่วนเสีย (Strategic Partner) เพื่อเชื่อมต่อบริบท
ขนส่งอื่นและสร้างมูลค่าเพิ่มร่วมกันอย่างยั่งยืน

Strategic
objective

SO1

พัฒนากลไก และโครงสร้างพื้นฐานในการยกระดับ
และขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ

SO2

พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อขับเคลื่อนการใช้
ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้
มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกกลุ่มอย่างมีประสิทธิภาพ

SO3

พัฒนาความสัมพันธ์และสร้างผลกระทบเชิงบวก
ทั้งในเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ต่อชุมชนสังคม
และประเทศ

Strategies

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสื่อสาร และการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนากลไกการบูรณาการกระบวนการด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 1.1.1 การพัฒนาแผนและช่องทางการสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

แผนงานที่ 1.1.2 การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญในทุกมิติ

กลยุทธ์ที่ 1.2 การประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

แผนงานที่ 1.2.1 การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

กลยุทธ์ที่ 2.1 ทบทวน/ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อตอบสนองความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.1.1 การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.1.2 การทบทวน/ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แผนงานที่ 2.1.3 แผนงานทบทวนกรอบ Governance ระบบงาน (Work System) กระบวนการทำงานที่สำคัญ ที่เชื่อมกับ
แผนยุทธศาสตร์องค์กร

กลยุทธ์ที่ 2.2 การขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ/นวัตกรรม

แผนงานที่ 2.2.1 แผนการศึกษาโอกาสการสร้างร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ/นวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 2.3 การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.3.1 การเชื่อมโยงระบบงานและฐานข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

แผนงานที่ 2.3.2 การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงข้อมูล สารสนเทศ และฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.1.1 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)

แผนงานที่ 3.1.2 การศึกษาเพื่อวางระบบการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการบริหารและตัดสินใจ

กลยุทธ์ที่ 3.2 การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.2.1 การจัดทำแผนพัฒนากิจกรรมการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.2.2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

SMART PAT : STANDARD, MASTERY, AGILITY, RESPONSIBILITY, TEAMWORK, PERFORMANCE, ALIGNMENT, TRUST

วัตถุประสงค์ และขอบเขตของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท.

วัตถุประสงค์ของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ขอบเขตของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 10 กลุ่ม ของ กทท.



ประเด็น/ความต้องการระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับ กทท.

● ปี 2568

24 ประเด็น ที่สำคัญจาก 34 ประเด็น

การประกอบธุรกิจ	- การประกอบธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลที่ดี - การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม - การแข่งขันทางการตลาดอย่างเป็นธรรม - การจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส	การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ	- การกำกับอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมกับมาตรฐานการให้บริการ - การจัดทำ ค่ากับ และบริหารสัญญาที่คำนึงถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - การเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และทันสมัยในรูปแบบ One Stop Service - พัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งทางน้ำให้มีมาตรฐานเทียบท่าสากล
การบริหารจัดการด้านยุทธศาสตร์	- การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และการกิจที่ได้รับมอบหมาย - การเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภาครัฐ	การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	- การบริหารแลกเปลี่ยนความรู้และเสริมสร้างนวัตกรรมของ กทท. - การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ กทท. - การยกระดับบริหารจัดการห่วงโซ่เพื่อเพิ่มคุณค่าในการให้บริการและการปฏิบัติงาน
การบริหารและพัฒนาพนักงาน/ลูกจ้าง	- การจัดสภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ - การพัฒนาทักษะ ความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง - การสร้างอาคารเติบโตในสายอาชีพ - ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ - บทบาทการนำองค์กรของผู้นำ - การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน - การเสริมสร้างพฤติกรรมความมุ่งมั่น ตั้งใจ และพร้อมให้บริการ - การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน	การเปิดเผยข้อมูล	- การรายงานผลการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณะอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ - การพัฒนาช่องทางสื่อสารในรูปแบบดิจิทัล
การสร้างการเติบโตทางการเงิน	- การสร้างธุรกิจใหม่ ขยายธุรกิจ และสร้างรายได้จากเรือ สินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง - ความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน	การมีส่วนร่วมของชุมชน/สังคม	- การเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม - การพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชน/สังคม - การบริหารจัดการข้อร้องเรียนและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อมข้อขัดแย้งของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน
การยกระดับศักยภาพการขนส่งทางน้ำ	- การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว - การจัดสรรพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พร้อมต่อการให้บริการ - การออกแบบท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติงานเทียบท่าสากล - การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น - การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง - การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม	การบริหารทรัพยากรธรรมชาติ	การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม

กทท. ได้จัดลำดับความสำคัญของประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง ด้วย **Materiality Matrix** เพื่อใช้ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมุ่งเน้นประเด็นความต้องการ ความคาดหวังที่สำคัญ **จำนวน 24 ประเด็น**

● ปี 2569

ที่สอดคล้องกับ **ปัจจัยยั่งยืน (Material Topics)** จำนวน **16 ปัจจัย** พร้อมจัดลำดับความสำคัญเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนี้

ปัจจัยความยั่งยืน

มิติสิ่งแวดล้อม

- การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย
- การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)
- การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

มิติสังคม/สิทธิมนุษยชน

- การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
- การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร
- การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน
- การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)
- การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

มิติเศรษฐกิจ/การกำกับดูแลที่ดี

- การพัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน
- จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
- การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม
- การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ
- การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม
- การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน
- การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤติ