



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

## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569 – 2573 จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการบริหารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้มีคุณภาพและมาตรฐานตามหลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจนำมาประยุกต์เป็นหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Enablers ของรัฐวิสาหกิจ: ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573 ได้คำนึงถึงความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี 2569-2573 รวมทั้งการตอบสนองความต้องการความคาดหวังและความกังวลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มโดยมีการบูรณาการเข้ากับการกำกับดูแลและการบริหารจัดการในทุกระดับ เพื่อพัฒนาการดำเนินธุรกิจและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน โดยประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 8 กลยุทธ์ 8 แผนงาน/โครงการหลัก และแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน จำนวน 23 แผนงาน โดยสรุปเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573 ดังนี้



## สารบัญ

<b>บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)</b>	<b>ข</b>
<b>ส่วนที่ 1 บริบทองค์กร</b>	<b>1</b>
1.1 ข้อมูลทั่วไปของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	1
1.2 ทิศทางและยุทธศาสตร์การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี 2569-2573	2
1.2.1 วิสัยทัศน์ (Vision)	2
1.2.2 พันธกิจ (Mission)	3
1.2.3 ค่านิยมองค์กร (Core Value)	3
1.2.4 ความสามารถพิเศษขององค์กร (Core Competency)	4
1.2.5 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	5
1.2.6 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนที่กลยุทธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	15
<b>ส่วนที่ 2 การศึกษาทบทวนข้อมูลสารสนเทศเพื่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>	<b>16</b>
2.1 รายละเอียด Stakeholder ขององค์กรที่ผ่านมา	16
2.2 รายละเอียด Stakeholder ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย ที่ผ่านมา	20
2.3 ฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)	20
2.4 ความต้องการ ความคาดหวังทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ของ Stakeholder ที่มีต่อองค์กร และต่อสายงาน/ฝ่าย	22
2.5 โอกาส และความเสี่ยงด้านการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการ Stakeholder การบริหารความเสี่ยง	25
2.6 ผลการดำเนินงานและผลการเรียนรู้ขององค์กร และสายงาน/ฝ่าย ด้านมุ่งเน้น/บริหารจัดการ Stakeholder และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา	29
2.7 การเปลี่ยนแปลงของนโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง	33
2.8 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกองค์กร	35
2.8.1 ภาวะเศรษฐกิจ	35
2.8.2 ด้านสังคม	36
2.8.3 ด้านสิ่งแวดล้อม	37
2.9 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	37
2.10 สมรรถนะหลักขององค์กร	40
2.11 ความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง ทั้งงบประมาณ บุคลากร และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแผนภาพ โครงสร้างองค์กร	41
2.12 กรอบหรือแนวทางการกำกับดูแล (Governance)	43
2.13 ระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ	48
2.14 ผลการประเมิน Enabler ด้านการจัดการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM)	50
2.15 ผลการดำเนินงานการจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ กทท.	54
2.16 หลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (AA1000SES)	54
2.17 รายงานผลสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.	55

สารบัญ (ต่อ)

<b>ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.</b>	<b>56</b>
3.1 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	57
3.1.1 วัตถุประสงค์การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	57
3.1.2 ขอบเขตของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	58
3.2 การรวบรวมและระบุรายชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	57
3.2.1 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	57
3.2.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน	62
3.3 การจัดทำ Stakeholder Profile ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	64
3.4 การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการสำรวจและจัดอันดับความสำคัญของประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย	64
3.5 การกำหนดระดับ (Level) และรูปแบบ (Method) การบริหารจัดการ/การสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	72
3.6 การประเมินความเสี่ยงทางการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	72
<b>ส่วนที่ 4 แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปีงบประมาณ 2569-2573</b>	<b>74</b>
4.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย	74
4.1.1 วิสัยทัศน์ (Vision)	74
4.1.2 พันธกิจ (Mission)	74
4.1.3 เป้าหมายและตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (Target and Goal)	74
4.1.4 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	75
4.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงาน	75
4.2.1 ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis	75
4.2.2 ผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Advantage – SA) และความท้าทายเชิงกลยุทธ์ (Strategic Challenges - SC)	76
4.2.3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives – SO)	78
4.3 ยุทธศาสตร์การดำเนินงานด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปีงบประมาณ 2569-2573	78
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสื่อสาร และการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	78
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	79
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร	79
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน	79
<b>ส่วนที่ 5 การบริหารแผน และถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ</b>	<b>81</b>
<b>ส่วนที่ 6 แผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปีงบประมาณ 2569-2573</b>	<b>82</b>
<b>ส่วนที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปีงบประมาณ 2569</b>	<b>84</b>
ภาคผนวก	
ภาคผนวก 1 ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)	
ภาคผนวก 2 แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน	
ภาคผนวก 3 :การบูรณาการเชื่อมโยงต่างๆ	

## ส่วนที่ 1 บริบทองค์กร

### 1.1 ข้อมูลทั่วไปของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2494 ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ภายใต้วัตถุประสงค์ด้านการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ โดยมีภาระหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้าขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแอ่งจอดเรือควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า/ตู้สินค้ารวมทั้งเก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการส่งมอบแก่เจ้าของสินค้ามีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตยกรุงเทพมหานครปัจจุบันรับผิดชอบการบริหารจัดการและควบคุมดูแลท่าเรือหลักของประเทศ 5 แห่งตามมติของคณะรัฐมนตรี พ.ศ.2554 รวมทั้งรับผิดชอบด้านการบริหารสินทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพด้วยท่าเรือหลักภายใต้การบริหารจัดการและควบคุมดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ในตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศดังนี้

1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศ (River port) ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร โดยหน่วยงานท่าเรือกรุงเทพ เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการและให้บริการตามภารกิจหลักครบทุกประเภทการบริการภายใต้ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ "เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากลบริการที่เป็นเลิศสร้างมูลค่าเพิ่มสนับสนุนการค้าของประเทศ"

2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือทะเลระหว่างประเทศ (Sea port) ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอศรีราชา ชลบุรี โดยหน่วยงานท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่ท่าเรือ และให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการเข้าใช้พื้นที่ประกอบการท่าเทียบเรือ หรือคลังสินค้าประเภทต่างๆ ภายใต้ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ "เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลกเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ"

3) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงทางตอนเหนือของประเทศ โดยก่อตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการขนส่งการค้าระหว่างประเทศตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศมีท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของแม่น้ำกท่าบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีสำนักท่าเรือภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแลและมีสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่

4) ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงทางตอนเหนือของประเทศ ตั้งอยู่ริมฝั่งของแม่น้ำโขงท่าบลเวียงอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย โดยมีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) เป็นผู้บริหารจัดการและกำกับดูแลและมีสำนักงานท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เป็นผู้ควบคุมดูแลการบรรทุกขนถ่ายสินค้าทั้งนี้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของจะดำเนินการภายใต้ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ "เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มาตรฐาน"

5) ท่าเรือระนอง (ทรน.) เป็นท่าเรือแม่น้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของประเทศ ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำกระบุรีตำบลปากน้ำ-ท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยมีสำนักท่าเรือภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแลและมีสำนักงานท่าเรือระนองเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ภายใต้ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ "เป็นประตูการขนส่งหลักทางฝั่งทะเลอันดามันที่ได้มาตรฐาน"

## 1.2 ทิศทางและยุทธศาสตร์การทำเรือแห่งประเทศไทยปี 2569-2573

กทท. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การทำเรือแห่งประเทศไทยปี 2569-2573 เพื่อรองรับการขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ รวมถึงแนวโน้มทิศทางของอุตสาหกรรมการทำเรือและอิทธิพลที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจโดยมีเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืนควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมให้มีความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำด้านสิทธิมนุษยชน ที่สำคัญอย่างยิ่งคือความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้

### 1.2.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลกพร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน”

#### คำอธิบาย/ความหมายวิสัยทัศน์

- **มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก (Standard)** คือการเป็นท่าเรือที่มีความพร้อมในการให้บริการทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการบริหารจัดการที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศและระดับสากล

- **การให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ (Service)** คือการเป็นท่าเรือที่มีคุณภาพในการให้บริการ โดยการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้และยกระดับการให้บริการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดการยอมรับและพึงพอใจรวมถึงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาคและมีการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าที่มีประสิทธิภาพ

- **การบริหารจัดการที่มุ่งเน้นการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainability)** คือการเป็นท่าเรือที่มีการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน (ESG) ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมถึงบริหารจัดการองค์กรที่มีคุณภาพโดยคำนึงถึงการกำกับดูแลสิ่งแวดล้อมสังคมและธรรมาภิบาล

➤ เป้าหมายการพัฒนาท่าเรือในความรับผิดชอบของ กทท.

- **ท่าเรือกรุงเทพ** : “ศูนย์กลางโลจิสติกส์แบบบูรณาการส่งเสริมการเชื่อมต่อเมืองและการเติบโตของ SMEs”

- **ท่าเรือแหลมฉบัง** : “เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลกเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”

- **ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ** : “เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง”

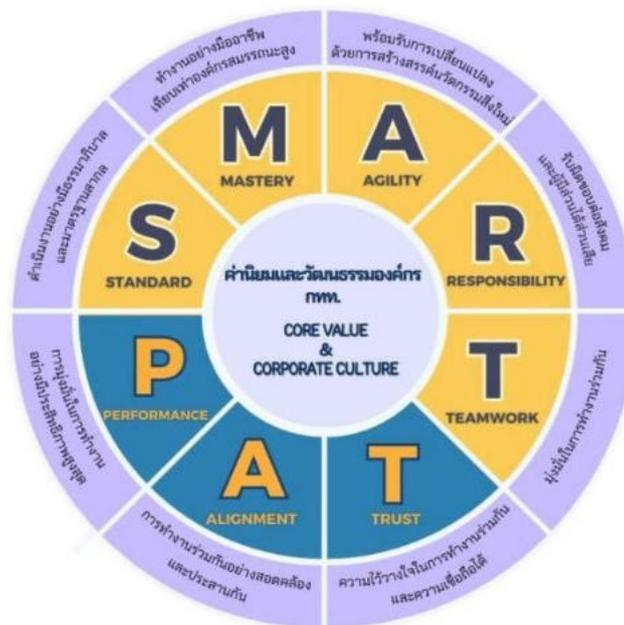
- **ท่าเรือระนอง** : “เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน”

### 1.2.2 พันธกิจ (Mission)

- 1) พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับสากลเพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 2) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค
- 3) พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจเพื่อให้อาจสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- 4) พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูงเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- 5) สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

### 1.2.3 ค่านิยมองค์กร (Core Value)

- SMART PAT -



**S = STANDARD** ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล  
(ดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบและสำนึกในหน้าที่ด้วยความโปร่งใสและมี  
คุณธรรมและปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐานสากล)

**M = MASTERY** ทำงานอย่างมืออาชีพเทียบเท่าองค์กรสมรรถนะสูง  
(ปฏิบัติงานอย่างมีความรู้ความสามารถด้วยความทุ่มเทและทำให้ดีที่สุด  
เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูงพร้อมทั้งมุ่งพัฒนาตนเองในการพัฒนา  
ประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง)

- A = AGILITY** พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการสร้างสรรค์นวัตกรรมสิ่งใหม่  
(พร้อมปรับเปลี่ยนกระบวนการและวิธีการทำงานตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถคิดริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่มาพัฒนาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้เกิดคุณค่าต่อองค์กร)
- R = RESPONSIBILITY** รับผิดชอบต่อสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
(ปฏิบัติงานด้วยจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อหน้าที่องค์กรสังคมสิ่งแวดล้อมและประเทศ)
- T = TEAMWORK** มุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน  
(ทำงานร่วมกันด้วยความเคารพเชื่อถือ และร่วมกันระดมความคิดเห็นอย่างมีหลักการเหตุผลเพื่อมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ)
- P = PERFORMANCE** การมุ่งมั่นในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- A = ALIGNMENT** การทำงานร่วมกันอย่างสอดคล้องและประสานกัน
- T = TRUST** ความไว้วางใจในการทำงานร่วมกันและความเชื่อถือได้

#### 1.2.4 ความสามารถพิเศษขององค์กร (Core Competency)

การวิเคราะห์ความสามารถพิเศษขององค์กร (Core Competency: CC) จะพิจารณาจากจุดแข็ง (Strengths) และทรัพยากรภายในองค์กรโดยใช้การวิเคราะห์ผ่านเครื่องมือ VRIO Framework ซึ่งประกอบไปด้วยการพิจารณาในด้าน

- V (Value) : คุณค่าของทรัพยากรที่มีทำให้องค์กรได้เปรียบคู่แข่ง
- R (Rarity) : คู่แข่งไม่สามารถหาทรัพยากรเช่นเดียวกับองค์กรได้
- I (Inimitable) : คู่แข่งไม่สามารถลอกเลียนทรัพยากรขององค์กรได้
- O (Organized) : องค์กรสามารถนำทรัพยากรดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ได้

ทั้งนี้ทรัพยากรดังกล่าวข้างต้นจะต้องเป็นทรัพยากรที่แตกต่างไปจากคู่แข่งและสามารถลอกเลียนแบบได้ยากโดยสามารถวิเคราะห์ทรัพยากรภายในองค์กรและสรุปความสามารถพิเศษของ กทท. (Core Competency) ได้ดังนี้

- CC1 (ปัจจุบัน) : ความสามารถในการเชื่อมระบบขนส่งทางเรือกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นแบบครบวงจร
- CC2 (อนาคต) : ความสามารถในการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุนที่สร้างโอกาสและพัฒนาในเชิงพาณิชย์
- CC3 (อนาคต) : ความสามารถในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมที่ยกระดับการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการทำงาน

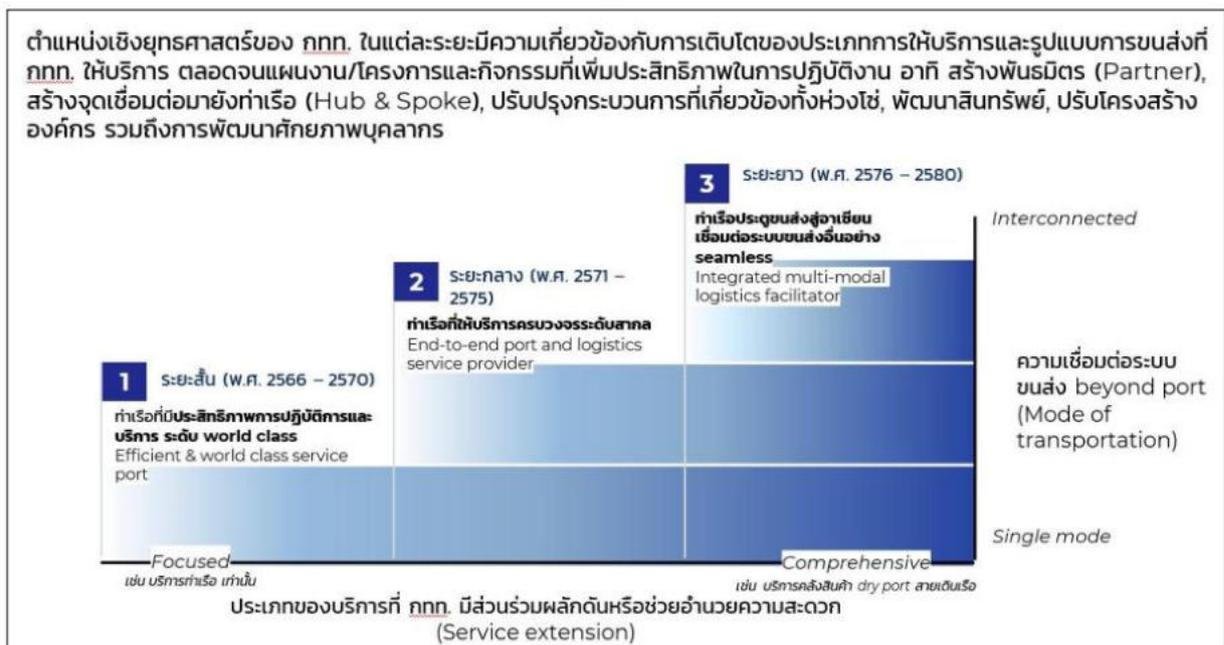
### 1.2.5 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)

ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ขององค์กรนั้น มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กร โดยตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ในแต่ละระยะจะแสดงให้เห็นถึงขอบเขตหรือตำแหน่งเป้าหมายที่ กทท. ต้องการไปให้ถึงผ่านการดำเนินงานตามพันธกิจและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนการนำข้อมูลคู่แข่ง (Best Practice) มาประกอบการกำหนดแนวทางและเป้าหมายของการดำเนินงาน เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานระดับโลก โดยมีตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ในแต่ละระยะที่สอดคล้องและเกี่ยวข้องกับการเติบโตของมิติที่สำคัญต่อการดำเนินงานของท่าเรือ ได้แก่ ประเภทของการให้บริการและรูปแบบการขนส่งที่ กทท. ให้บริการ ดังนี้ เทียบ (Best Practice) มาประกอบการกำหนดแนวทางและเป้าหมายของการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานระดับโลก (ภาคผนวก 1) โดยมีตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ดังนี้

**วิสัยทัศน์ (Vision)**

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)		
ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ การปฏิบัติการและบริการระดับ World Class (Efficient & World Class Service Port)	ท่าเรือที่ให้บริการครบวงจร ระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)	ท่าเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียน เชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)



แผนภาพความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์แต่ละระยะ

มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	 <p>ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และบริการระดับ world class (Efficient &amp; World Class Service Port)</p>	 <p>ท่าเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)</p>	 <p>ท่าเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียนเชื่อมต่อ ระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)</p>
<b>Key Targets</b>			
สนับสนุนเป้าหมายตัวชี้วัด ระดับองค์กร (Corporate KPI)	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ กทท. รวม 11.307 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>รักษาระดับสัดส่วนรายได้รวม กทท. ต่อมูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศ ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.608</li> <li>ความสำเร็จการดำเนินงานเพื่อตอบสนองการเติบโต ขององค์กร อย่างยั่งยืน                         <ol style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อย CO2 ของ กทท. จากกรณี ปกติ 7%</li> <li>ระดับความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>ลูกค้า ไม่ต่ำกว่าระดับ 3.90</li> <li>ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.00</li> </ul> </li> <li>คะแนน Core Business Enablers ตามมาตรฐาน SE-AM ไม่ต่ำกว่า 3.00 คะแนน</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ กทท. รวม 12.648 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>รักษาระดับสัดส่วนรายได้รวม กทท. ต่อมูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศ ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.643</li> <li>ความสำเร็จการดำเนินงานเพื่อตอบสนองการเติบโต ขององค์กรอย่างยั่งยืน                         <ol style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อย CO2 ของ กทท. จากกรณี ปกติ 15%</li> <li>ระดับความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>ลูกค้า ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.15</li> <li>ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.10</li> </ul> </li> <li>คะแนน Core Business Enablers ตามมาตรฐาน SE-AM ไม่ต่ำกว่า 3.25 คะแนน</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ กทท. รวม 13.989 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>รักษาระดับสัดส่วนรายได้รวม กทท. ต่อมูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศ ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.643</li> <li>ความสำเร็จการดำเนินงานเพื่อตอบสนองการเติบโต ขององค์กรอย่างยั่งยืน                         <ol style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อย CO2 ของ กทท. จากกรณี ปกติ 20%</li> <li>ระดับความพึงพอใจของลูกค้า/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย                                 <ul style="list-style-type: none"> <li>ลูกค้า ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.30</li> <li>ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.15</li> </ul> </li> <li>คะแนน Core Business Enablers ตามมาตรฐาน SE-AM ไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน</li> </ol> </li> </ol>
<b>1. World Class Port Standard</b>			
1.1 Port Infrastructure /Facility and Connectivity	ท่าเรือแหลมฉบัง		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ ทลธ. รวม 10.047 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ทันรองรับการเติบโตทาง เศรษฐกิจของประเทศ</li> <li>ปรับปรุงกระบวนการทำงาน/ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ ทลธ. รวม 11.383 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>ขยายขีดความสามารถในการให้บริการ เชื่อมต่อการขนส่ง ทางน้ำกับรูปแบบการขนส่งอื่น (บก ราง ลำน้ำ) ในประเทศ ได้อย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณตู้สินค้าของ ทลธ. รวม 12.719 ล้าน ที.อี.ยู.</li> <li>ยกระดับการให้บริการครบวงจร โดยพัฒนาจุดเชื่อมต่อ ของระบบขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ จุดเชื่อมต่อรถ-ราง-เรือ ในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลการ ขนส่งระหว่างกัน เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่าง Seamless</li> </ul>

	<p>■ ปริมาณตู้สินค้าของ ทลฉ. รวม 10.047 ล้าน ที.อี.ยู.</p> <p>เพื่อลดความติดขัดในบริเวณท่าเรือ และทำให้ Capacity ของท่าเรือถูกใช้งานอย่างเต็มที่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทบทวน/ปรับปรุงสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการ ท่าเทียบเรือเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาและการแข่งขันในอนาคต</li> </ul>	<p>■ ปริมาณตู้สินค้าของ ทลฉ. รวม 11.383 ล้าน ที.อี.ยู.</p>	<p>■ ปริมาณตู้สินค้าของ ทลฉ. รวม 12.719 ล้าน ที.อี.ยู.</p>
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>			
	<p>ปริมาณตู้สินค้าของ ททท. รวม 1.260 ล้าน ที.อี.ยู.</p>	<p>ปริมาณตู้สินค้าของ ททท. รวม 1.265 ล้าน ที.อี.ยู.</p>	<p>ปริมาณตู้สินค้าของ ทลฉ. รวม 1.270 ล้าน ที.อี.ยู.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปรับปรุงกระบวนการให้บริการท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพ (Efficiency) และได้มาตรฐาน ตอบสนองความต้องการของลูกค้า</li> <li>- พัฒนาช่องทางการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการในท่าเพื่อลดความแออัด</li> <li>- ศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือชั้นนำ อาทิ การพัฒนาท่าเรือ อัตโนมัติ และรูปแบบของศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัยรวมทั้งเส้นทางการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับเส้นทางการขนส่งอื่น ที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ และออกแบบรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาในเบื้องต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร เช่นการให้บริการ Inland Waterway เพื่อยกระดับการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งในประเทศ</li> <li>- พัฒนาท่าเรือในลักษณะของ Automated Port รวมถึงร่วมลงทุนกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อให้บริการในห่วงโซ่มูลค่าในประเทศ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า และศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport &amp; Distribution Center)</li> <li>- บูรณาการการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้านร่วมกับ ททท. ผ่านเส้นทางพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่ง รถ ราง และ Inland Waterway เพื่อส่งเสริมการกระจายสินค้าเข้าสู่พื้นที่เขตเมืองและการกระจายสินค้าสู่ภูมิภาค</li> </ul>

มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	 ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และบริการระดับ world class (Efficient & World Class Service Port)	 ท่าเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)	 ท่าเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียนเชื่อมต่อ ระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)
<b>Key Targets</b>			
1.2 Port Efficiency	<b>ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) เป็นไปตามมาตรฐานสากล</b>		
	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) มีประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก <b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> - Ship Working Time = 20.80 ชั่วโมง/ลำเรือ - Truck Turnaround Time = 31.17 นาที/ตู้ <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> - Truck Turnaround Time (Main Gate - Sub Gate) * : ศึกษาและกำหนดแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลระยะเวลา (Base Line) ที่รถบรรทุกอยู่ภายในเขตพื้นที่ ทลฉ. ตั้งแต่ Main Gate ถึง Sub Gate เพื่อบริหารจัดการและแก้ไข ปัญหาจราจรของ ทลฉ.	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) มีประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก <b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> -Ship Working Time = 20.50 ชั่วโมง/ลำเรือ - Truck Turnaround Time = 31.10 นาที/ตู้ <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> - Truck Turnaround Time (Main Gate - Sub Gate) = ประสิทธิภาพการบริหารจัดการดีขึ้น 5%	ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) มีประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก <b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> -Ship Working Time = 20.00 ชั่วโมง/ลำเรือ - Truck Turnaround Time = 31.00 นาที/ตู้ <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> - Truck Turnaround Time (Main Gate - Sub Gate) = ประสิทธิภาพการบริหารจัดการดีขึ้น 10%
หมายเหตุ : * ปัจจุบันข้อมูล Truck Turnaround Times ดำเนินการจัดเก็บในส่วนที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (TLC) บริหารจัดการ คือระยะเวลาที่รถบรรทุกเข้า-ออกประตู Sub-Gate ซึ่งอาจไม่สะท้อนถึงการบริหารจัดการหรือการพัฒนาปรับปรุง Truck Turnaround Times ในส่วนที่ท่าเรือแหลมฉบังในฐานะ Landlord ดำเนินการ ดังนั้น การปรับปรุงดัชนีชี้วัดดังกล่าวให้ประสิทธิภาพที่ดีขึ้น จำเป็นต้องบริหารจัดการตั้งแต่ทางเข้าบริเวณ Main Gate จนถึง Sub Gate ของ TLC ซึ่งจะช่วยสะท้อนและลดผลกระทบด้านปัญหาจราจรของ ทลฉ.			

มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	 ทำเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และบริการระดับ world class (Efficient & World Class Service Port)	 ทำเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)	 ทำเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียนเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)
<b>Key Targets</b>			
<b>มาตรฐานการปฏิบัติการท่าเรือ (Port Performance) เป็นไปตามมาตรฐานสากล</b>			
ท่าเรือกรุงเทพสามารถรักษาการได้รับการรับรองมาตรฐานด้านการปฏิบัติงานตามแผนรักษาความปลอดภัยประจําท่าเรือ (ISPS Code) ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) อย่างต่อเนื่อง			
ท่าเรือกรุงเทพดำเนินการศึกษาและเตรียมการ เพื่อยื่นขอใบรับรองระบบมาตรฐานการจัดการคุณภาพ (ISO9001) ในส่วนของ Terminal & Port Operations	ท่าเรือกรุงเทพได้รับการรับรองมาตรฐานระบบมาตรฐานการจัดการคุณภาพ (ISO9001) ในส่วนของ Terminal & Port Operations	ท่าเรือกรุงเทพสามารถรักษา/ต่ออายุใบรับรองฯ	
ท่าเรือกรุงเทพดำเนินการศึกษาและทบทวนระบบ PSHEMS เพื่อนำมาประกอบและเตรียมการสำหรับการยื่นขอใบรับรองระบบมาตรฐานการจัดการ สิ่งแวดล้อม (ISO14001) ในส่วนของ Terminal & Port Operations	ท่าเรือกรุงเทพได้รับการรับรองระบบมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO14001) ในส่วนของ Terminal & Port Operations	ท่าเรือกรุงเทพสามารถรักษา/ต่ออายุใบรับรองฯ	
<b>ความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) / หน้าท่าเทียบเรือ (MSL)</b>			
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) = -8.5 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ = -8.5 MSL <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) ชั้นที่ 1, 2 = -16 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 1 = -14 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 2 = - 16 MSL	<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) = -8.5 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ = -8.5 MSL <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) ชั้นที่ 1, 2 = -16 MSL ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) ชั้นที่ 3 = -18.5 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 1 = -14 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 2 = - 16 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 3 = - 18.5 MSL	<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) = -8.5 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ = -8.5 MSL <b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b> ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) ชั้นที่ 1, 2 = -16 MSL ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) ชั้นที่ 3 = -18.5 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 1 = -14 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 2 = - 16 MSL บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ชั้นที่ 3 = - 18.5 MSL	

<b>Key Targets</b>	<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>														
	รักษาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) ให้เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก - Crane Productivity = 25.79 ตู้/ปั้นจั่น/ชม. - Berth Occupancy = ร้อยละ 65-70 - Truck Turnaround Time = 31.17 นาที/ตู้	รักษาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) ให้เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก - Crane Productivity = 25.79 ตู้/ปั้นจั่น/ชม. - Berth Occupancy = ร้อยละ 65-70 - Truck Turnaround Time = 31.17 นาที/ตู้	รักษาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานท่าเรือ (Port Performance) ให้เป็นที่ยอมรับและอยู่ในระดับเทียบเคียงมาตรฐานระดับโลก - Crane Productivity = 25.79 ตู้/ปั้นจั่น/ชม. - Berth Occupancy = ร้อยละ 65-70 - Truck Turnaround Time = 31.00 นาที/ตู้												
	<b>ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง</b>														
รักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way) / หน้าท่าเทียบเรือ (MSL)															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #bbdefb;"> <th>พื้นที่</th> <th>ทกท.</th> <th>ทลฉ.</th> <th>หน่วย</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way)</td> <td style="text-align: center;">-8.5</td> <td>ชั้นที่ 1, 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5</td> <td style="text-align: center;">MSL</td> </tr> <tr> <td>บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ</td> <td style="text-align: center;">-8.5</td> <td>ชั้นที่ 1 = -14 ชั้นที่ 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5</td> <td style="text-align: center;">MSL</td> </tr> </tbody> </table>				พื้นที่	ทกท.	ทลฉ.	หน่วย	ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way)	-8.5	ชั้นที่ 1, 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5	MSL	บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ	-8.5	ชั้นที่ 1 = -14 ชั้นที่ 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5	MSL
พื้นที่	ทกท.	ทลฉ.	หน่วย												
ร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair way)	-8.5	ชั้นที่ 1, 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5	MSL												
บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ	-8.5	ชั้นที่ 1 = -14 ชั้นที่ 2 = -16 ชั้นที่ 3 = -18.5	MSL												

มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	 <p>ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการและบริการระดับ world class (Efficient &amp; World Class Service Port)</p>	 <p>ท่าเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)</p>	 <p>ท่าเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียนเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)</p>
<b>Key Targets</b>			
1.3 Choice of Transshipment port	สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง และสร้างโอกาสในการรองรับสินค้าถ่ายลำ		
	ผลักดันท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1, 2 และ 3) เป็นส่วนหนึ่งของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ EEC และพร้อมขับเคลื่อนข้อเสนอ Transshipment Sandbox ได้อย่างเป็นรูปธรรม	ใช้ พ.ร.บ. EEC มาตรา 9 ให้ครอบคลุมกฎหมายศุลกากรเพื่อลดขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับแก้กฎหมาย ระเบียบ ทั้ง 16 ฉบับแล้วเสร็จ	เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าถ่ายลำทางเลือกสำหรับประเทศอาเซียน หรือ Short Sea Shipping
	ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำผ่าน ทลจ. = 0.0788 ล้าน ที.อี.ยู.	ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำผ่าน ทลจ. = 0.0893 ล้าน ที.อี.ยู.	ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำผ่าน ทลจ. = 0.0998 ล้าน ที.อี.ยู.
หมายเหตุ : เมื่อได้รับการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างสำหรับกิจกรรมเพื่อรองรับการขนส่งถ่ายลำ (Transshipment) อาทิ การปรับแก้กฎหมาย กฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
<b>2. Port Service Excellence</b>			
2.1 บริการที่มีความครบถ้วนครอบคลุมทั้งในส่วนของท่าเรือและส่วนที่เกี่ยวข้อง	<b>เชื่อมโยงและขยายขอบเขตการให้บริการ ครอบคลุม Value Chain</b>		
	การดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุก รวมถึงขยายขอบเขตการให้บริการที่มีความครอบคลุม สนับสนุนการปฏิบัติงานและการให้บริการที่มีคุณภาพ	ขยายการดำเนินงานให้ครอบคลุมห่วงโซ่มูลค่าที่เกี่ยวข้อง/เกี่ยวเนื่อง กับการประกอบกิจการท่าเรือ รวมถึงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อต่อยอดและยกระดับการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ	จัดตั้งบริษัท/หน่วยธุรกิจ หรือร่วมทุนกับพันธมิตรที่มีความเชี่ยวชาญ เพื่อส่งเสริมและสร้างโอกาสในการแข่งขันและพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียน
	<b>สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ</b>		
	บรรลุเป้าหมายในการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ผ่านระบบรางและเรือชายฝั่งรวม 1.405 ล้าน ที.อี.ยู. (ทลจ. 1.235 / ทกท. 0.170)	บรรลุเป้าหมายในการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ผ่านระบบรางและเรือชายฝั่งรวม 1.572 ล้าน ที.อี.ยู. (ทลจ. 1.397 / ทกท. 0.175)	บรรลุเป้าหมายในการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ผ่านระบบรางและเรือชายฝั่งรวม 1.889 ล้าน ที.อี.ยู. (ทลจ. 1.581 / ทกท. 0.180)

<b>ผลักดันท่าเรือภูมิภาค สู่การเป็นท่าเรือที่สนับสนุนการการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือ BIMSTEC และ GMS</b>			
	ท่าเรือที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการให้บริการ พร้อมสนับสนุน/ส่งเสริมปริมาณการขนส่งสินค้า ไม่ต่ำกว่า 175,000 ตัน และ 2,700 ที.อี.ยู.	ท่าเรือภูมิภาคที่สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมสนับสนุน/ส่งเสริมปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	ท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งสู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC (ท่าเรือระนอง) และ GMS (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ) พร้อมสนับสนุน/ส่งเสริมปริมาณการขนส่งสินค้า
<b>Key Targets</b>			
<b>2.2 Port Area and Asset Monetization</b>	<b>พัฒนาพื้นที่ สินทรัพย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม</b>		
	รายได้จากบริหารจัดการสินทรัพย์ กทท. (รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า) = 1,710 ล้านบาท (สินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ 515 ล้านบาท / สินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง 1,195 ล้านบาท)	รายได้จากบริหารจัดการสินทรัพย์ กทท. (รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า) = 1,964 ล้านบาท* (สินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ 590 ล้านบาท /สินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง 1,374 ล้านบาท)	รายได้จากบริหารจัดการสินทรัพย์ กทท. (รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า) = 2,258 ล้านบาท* (สินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ 665 ล้านบาท / สินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง 1,593 ล้านบาท)
	สินทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ - ร่วมมือกับพันธมิตรภาครัฐและเอกชน เพื่อจัดสรรและทำ Master Plan พัฒนาพื้นที่ภายในบริเวณพื้นที่หลังท่าเรือ (Zoning) เช่น โซนที่อยู่อาศัย โซนการค้า โซนโลจิสติกส์ - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้มีมาตรฐานและพัฒนาเป็น Community ที่ทันสมัยเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเป็นท่าเรือท่องเที่ยว (Cruise Terminal)		- ร่วมมือกับพันธมิตรภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนา Unutilized Area ในพื้นที่หลังท่าเชิงพาณิชย์ - จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการปล่อยเช่าอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่หลังท่าที่ได้รับการพัฒนา
	สินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง - จัดทำ Master Plan เพื่อพัฒนาพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่สอดคล้องกับการพัฒนาและการแข่งขันในอนาคต	- ร่วมมือกับพันธมิตรภาครัฐ และเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญ เพื่อพัฒนา Unutilized Area และใช้ประโยชน์จากพื้นที่และสินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบังให้เต็มศักยภาพ (Implement ตาม LCP Master Plan)	

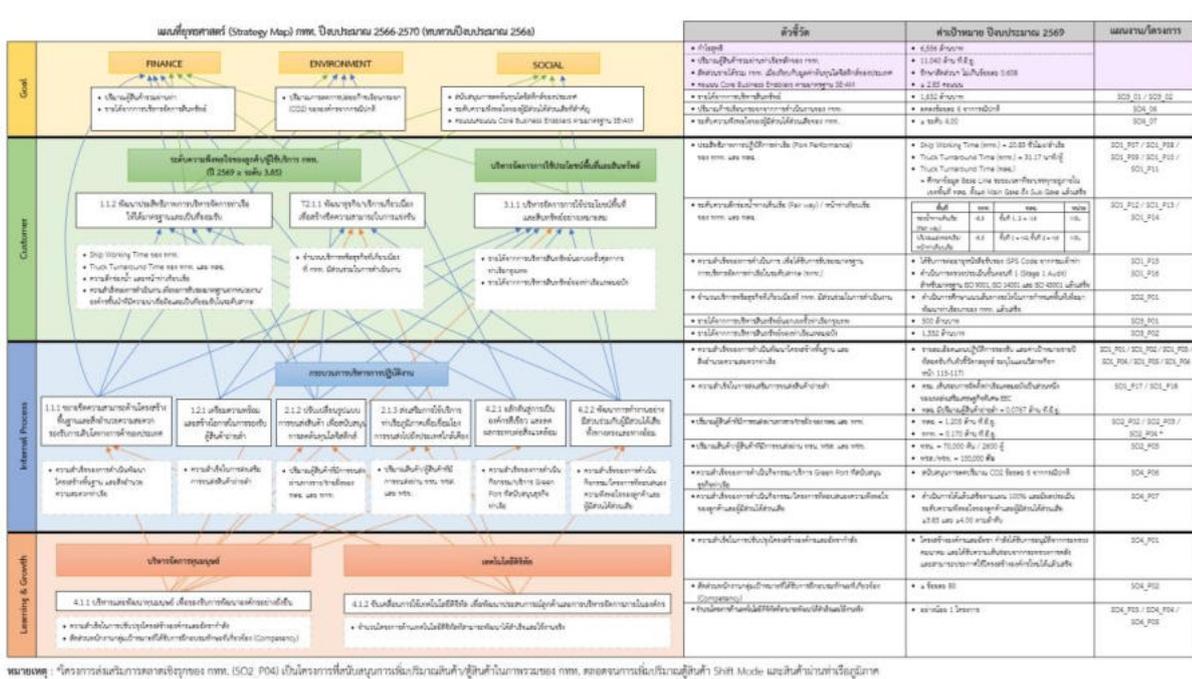
มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	 ทำเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และบริการระดับ world class (Efficient & World Class Service Port)	 ทำเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)	 ทำเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียนเชื่อมต่อ ระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)
<b>Key Targets</b>			
<b>3. Port Sustainability</b>			
<b>3.1 Port Human Capital Management</b>	ยกระดับโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง รวมถึงบริหารจัดการ จัดการการเปลี่ยนแปลง เพื่อรองรับการบริหารจัดการ ท่าเรือสู่มาตรฐานสากล พร้อมบรรลุเป้าหมายกำไรเฉลี่ย ต่อพนักงาน = 1.903 ล้านบาท/คน/ปี	พัฒนาศักยภาพบุคลากรและองค์กรให้เป็นผู้นำด้านการใช้ ดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ (AI) รวมถึงมีขีดความสามารถ ด้านธุรกิจในระดับสากล และมีผลิตผล (Productivity) เทียบเท่าคู่แข่ง (Benchmarked) พร้อมบรรลุเป้าหมาย กำไรเฉลี่ยต่อพนักงานที่กำหนดไว้	เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง บุคลากรมีศักยภาพ เทียบเท่ามาตรฐานสากล และสร้าง มูลค่าเพิ่มให้องค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีผลิตผล (Productivity) ที่สูงกว่าคู่แข่ง (Benchmarked) พร้อม บรรลุเป้าหมายกำไรเฉลี่ยต่อพนักงานที่กำหนดไว้
	ดำเนินการตามแผนการพัฒนาภายใต้ Master Plan ท่าเรือแหลมฉบังได้แล้วเสร็จตามเป้าหมายรายปีที่กำหนดไว้	ดำเนินการตามแผนการพัฒนาภายใต้ Master Plan ท่าเรือแหลมฉบังได้แล้วเสร็จตามเป้าหมายรายปีที่กำหนดไว้	ดำเนินการตามแผนการพัฒนาภายใต้ Master Plan ท่าเรือแหลมฉบังได้แล้วเสร็จตามเป้าหมายรายปีที่กำหนดไว้
<b>3.2 Port Technology and Digital</b>	<b>การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อยกระดับการให้บริการ</b>		
	ส่งเสริมการพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบ Single Submission สำหรับผู้ใช้บริการท่าเรือ เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็น มาตรฐาน และสามารถรองรับการใช้งานผ่านระบบ Port Community System (PCS)	พัฒนาต่อยอดระบบ PCS สำหรับเป็น platform กลาง ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้า ผ่านท่าเรือที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW ผ่านรูปแบบข้อมูลกลางที่เป็นมาตรฐานสากลได้ อย่างรวดเร็วถูกต้อง และครบถ้วน	พัฒนาต่อยอดระบบ PCS platform รองรับการแลกเปลี่ยน ข้อมูลการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ในทุกรูปแบบการขนส่ง แบบไร้รอยต่อ (Seamless integration) และรองรับการ บริการแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าแบบครบ วงจร
	<b>การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน</b>		
- ทบทวนการใช้ระบบ Enterprise Data Warehouse (EDW) เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการปรับปรุง กระบวนการทำงาน - พัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ของ กทท. และ เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลระบบ EDW / PCS /ระบบ สนับสนุนอื่น ๆ	- วิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลและ พัฒนาไปสู่การให้บริการ	- พัฒนาระบบ Synchronodal Transport System	

<p><b>3.3 Green Port Supply Chain</b></p>	<p>พัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และบรรลุนเป้าหมายในการลดการปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO2) ขององค์กรที่ลดลงจากกรณีปกติ 7%</p>	<p>พัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และบรรลุนเป้าหมายในการลดการปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO2) ขององค์กรที่ลดลงจากกรณีปกติ 15%</p>	<p>พัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และบรรลุนเป้าหมายในการลดการปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO2) ขององค์กรที่ลดลงจากกรณีปกติ 20%</p>
<p><b>3.4 Social/Stakeholder</b></p>	<p>บริหารจัดการท่าเรือ/พื้นที่หลังท่า โดยคำนึงถึงชุมชน สังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครอบคลุม ทัวถึงรวมทั้งมีระดับความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ไม่ต่ำกว่าระดับ 3.90 และ 4.00 ตามลำดับ</p>	<p>บริหารจัดการท่าเรือ/พื้นที่หลังท่า โดยคำนึงถึงชุมชน สังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครอบคลุม ทัวถึงรวมทั้งมีระดับความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.15 และ 4.10 ตามลำดับ</p>	<p>บริหารจัดการท่าเรือ/พื้นที่หลังท่า โดยคำนึงถึงชุมชน สังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครอบคลุม ทัวถึงรวมทั้งมีระดับความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ไม่ต่ำกว่าระดับ 4.30 และ 4.15 ตามลำดับ</p>

### 1.2.6 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนที่กลยุทธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

<b>Vision</b>	มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อก้าวต่อไปอย่างยั่งยืน		
<b>Reference</b>	การสนับสนุนการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Cost)		
<b>Corporate KPI</b>	1. ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (Containers Throughput)	2. สัดส่วนรายได้รวมของ กกท. ต่อมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ	3. บรรลุเป้าหมายด้านพัฒนาความยั่งยืน (Sustainability - ESG)
<b>Stage Positioning</b>	ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)
<b>Key Enablers</b>	<b>S01</b> <b>ยกระดับท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น พร้อมสร้างโอกาสในการเติบโตปริมาณสินค้าผ่านท่า</b> <b>S1.1</b> พัฒนาการบริการเรือท่าเรือให้ไม่กระทบกับท่าเรืออื่น <b>T1.1.1</b> ขยายขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ รองรับปริมาณการเดินเรือท่าเรือท่าเรือ <b>T1.1.2</b> พัฒนาประสิทธิภาพการบริการเรือท่าเรือให้ไม่กระทบและเป็นที่ยอมรับ <b>S1.2</b> เติบโตอย่างก้าวกระโดดด้านเรือสินค้า <b>T1.2.1</b> เรือสินค้าพร้อมและสร้างโอกาสในการแข่งขันตู้สินค้าที่ต่ำลง	<b>S02</b> <b>ขยายขอบเขตการให้บริการทางเศรษฐกิจสู่ผู้ประกอบการรายย่อย เพิ่มสัดส่วนของตู้สินค้าและการขนส่งตู้สินค้าของประเทศ</b> <b>S2.1</b> แวลงโลกในการดำเนินธุรกิจที่เชื่อมโยง พร้อมเชื่อมโยงท่าเรือระดับโลกสู่ผู้ประกอบการรายย่อย <b>T2.1.1</b> พัฒนารูปแบบบริการที่เชื่อมโยง เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน <b>T2.1.2</b> ปรับปรุงรูปแบบการขนส่งสินค้า เพื่อสนับสนุนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ <b>T2.1.3</b> ส่งเสริมการให้บริการท่าเรือสู่ผู้ประกอบการรายย่อยที่มีศักยภาพในโลจิสติกส์	<b>S03</b> <b>สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ ด้วยการบริการจัดการสินทรัพย์</b> <b>T3.1.1</b> บริหารจัดการสินทรัพย์แบบบูรณาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
<b>Key Foundation</b>	<b>S04</b> <b>พัฒนาประสิทธิภาพและกระบวนการภายใน เพื่อเสริมสร้างความยั่งยืนขององค์กร</b> <b>S4.1</b> พัฒนาศักยภาพคนและองค์กรด้วยหลักการด้านนิเวศ เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรนวัตกรรมสูง <b>T4.1.1</b> บริหารและพัฒนาคนกลุ่มหนึ่ง เพื่อรองรับการ พัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน <b>T4.1.2</b> ยกระดับการมีเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน และการบริการจัดการภายในองค์กร <b>S4.2</b> พัฒนาการกำกับธรรมาภิบาล พร้อมทำดัชนีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม <b>T4.2.1</b> ผลักดันการเป็นองค์กรสีเขียว และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม <b>T4.2.2</b> พัฒนาระบบกำกับธรรมาภิบาลด้วยระบบอัตโนมัติเพื่อการตรวจสอบการดำเนินงาน		

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของ กทท. ที่ได้กล่าวมาข้างต้น นำไปสู่การขยายผลเพื่อกำหนดเป็นตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายขององค์กร และแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติการที่ตอบสนองในแต่ละกลยุทธ์ เพื่อใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ภายใต้แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) และระบบ Balanced Scorecard (BSC) 4 มุมมอง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



## ส่วนที่ 2 การศึกษาทบทวนข้อมูลสารสนเทศเพื่อการจัดทำ แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เพื่อให้การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569 - 2573 สอดคล้องกับนโยบายทิศทางและยุทธศาสตร์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2569 - 2573 รวมถึงแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญและกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

### 2.1 รายละเอียด Stakeholder ขององค์กรที่ผ่านมา

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ (Stakeholder) ของ กทท. ได้มีการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร โดยมี 10 กลุ่ม ดังนี้



ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
1	คณะกรรมการ กทท./ คณะอนุกรรมการฯ	คณะกรรมการ กทท.	กลุ่มบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลและบริหารจัดการองค์กร หรือบริษัท มีบทบาทสำคัญในการกำหนด นโยบายและทิศทางกลยุทธ์ขององค์กร
		คณะอนุกรรมการฯ	คณะทำงานกลุ่มย่อยที่ คณะกรรมการ ตั้งขึ้นมา เพื่อให้ช่วยศึกษาและกลั่นกรองงานด้านใดด้านหนึ่ง
2	พนักงาน/ลูกจ้าง รวมกลุ่มสหภาพแรงงาน	ผู้บริหาร กทท.	ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการบริหาร กทท. ให้ดำเนินการได้บรรลุเป้าหมายขององค์กร
		พนักงาน กทท.	พนักงานของ กทท. ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละหน่วยงาน
		ลูกจ้าง	ลูกจ้างของ กทท. ที่ปฏิบัติงานในแต่ละหน่วยงาน
		สหภาพแรงงาน กทท.	กลุ่มพนักงานที่แสวงหาความคุ้มครองผลประโยชน์ของลูกจ้าง มุ่งเน้นกิจกรรมด้านแรงงานสัมพันธ์
3	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ /หน่วยงานภาครัฐ	ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (กระทรวงการคลัง และหน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง)	ผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลและอนุมัติการดำเนินงานที่สำคัญของ กทท. อาทิ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)
		กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม	ผู้มีอำนาจในการกำกับดูแล ส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ อาทิ กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
		หน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการร่วมกันในพันธกิจหลักและวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	หน่วยงานภาครัฐที่สนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของ กทท. เช่น กรมศุลกากร ป.ป.ช. เป็นต้น
4	คู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน	ผู้ประกอบการทำเทียบเรือชายฝั่ง	ผู้ประกอบการที่ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่ง อาทิ ทำเทียบเรือชายฝั่ง (A)
		ผู้ประกอบการรถบรรทุก	ผู้ประกอบการรถบรรทุกที่เข้ามาขนส่งสินค้า
		ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ	ผู้ให้บริการขนส่งทางราง
5	ผู้ส่งมอบ	ผู้จัดจำหน่ายเครื่องมือทุ่นแรง หรือ อุปกรณ์ซ่อมบำรุง และการบำรุงรักษาเครื่องมือทุ่นแรง	ผู้ประกอบการที่จัดจำหน่ายเครื่องมือทุ่นแรง หรืออุปกรณ์ซ่อมบำรุง และการบำรุงรักษาเครื่องมือทุ่นแรงให้กับ กทท. อาทิ เครน โพล์คลิฟท์
		ผู้รับเหมาก่อสร้าง หรือให้บริการซ่อมบำรุง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง หรือให้บริการซ่อมบำรุงให้กับ กทท.
		ผู้จัดจำหน่ายและบริการ พัฒนา ระบบสารสนเทศ และบำรุงรักษาสารสนเทศ	ผู้รับจ้างในการจัดหา ออกแบบ พัฒนา ปรับปรุง ติดตั้ง ทดสอบ อบรม และให้บริการบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทท. สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
		บริษัทรับจ้างเหมาทำงานแทน (Outsource) และผู้รับจ้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ประกอบการภายนอกที่รับจ้างเหมาทำงานแทนให้กับ กทท. อาทิ งานบริการรักษาความปลอดภัย, งานทำความสะอาด</li> <li>บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ทำสัญญาจ้างจาก กทท. อาทิ การจัดซื้อจัดจ้างตามโครงการ</li> </ul>
		สถาบันการเงิน/บริษัทประกันภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>ธนาคารที่เป็นแหล่งเงินทุน</li> <li>บริษัทผู้รับประกันภัยให้กับ กทท.</li> </ul>
		ผู้จัดจำหน่ายสินค้าพัสดุ	ผู้จัดจำหน่ายสินค้าพัสดุ อาทิ อุปกรณ์สำนักงาน
6	ลูกค้า	สายเรือ (เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้า ทัวไป เรือชายฝั่ง และเรือประเภทอื่นๆ)	ผู้ดำเนินการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือ/สายเรือทั้งเรือสินค้าและเรือเดินทะเลอื่น ๆ มีหน้าที่จัดเก็บ/ดูแลรักษาสินค้า ส่งสินค้าให้ถึงท่าเรือเป้าหมาย
		เจ้าของสินค้า	ผู้นำเข้า (Importer/Consignor) หรือ ผู้ส่งออก (Exporter/Consignee) สินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่าเรือโดยอาจดำเนินการเองในทุกขั้นตอน หรือว่าจ้างตัวแทนนำเข้า-ส่งออกสินค้า
		ผู้ประกอบการ/ตัวแทน นำเข้า - ส่งออก	ผู้ที่ทำหน้าที่แทนเจ้าของสินค้า เช่น ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และ/หรือตัวแทนออกของ (Shipping) โดยทำหน้าที่หลากหลาย การจองระวางเรือ การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ กระบวนการด้านเอกสาร กระบวนการศุลกากร รวมถึงจัดการขนส่งเพื่อนำตู้สินค้า/สินค้าเข้า หรือออกจากท่าเรือ และส่งมอบแก่เจ้าของสินค้า
		ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ทลฉ. (TLC)	บริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการบริหารการปฏิบัติการของท่าเทียบเรือโดยให้บริการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้านวมถึงการรับและส่งมอบสินค้าให้เจ้าของสินค้าภายในบริเวณท่าเทียบเรือ โดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะต้องคิดค่าภาระ/ค่าบริการไม่เกินกว่าที่การทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด
		ผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากร (ทกท. และ ทลฉ.)	บุคคลซึ่งได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา พื้นที่ที่พัฒนาแล้ว หรืออาคารพาณิชย์ โดยตกลงที่จะชำระค่าเช่าให้แก่การทำเรือฯ ในระยะเวลาตามกำหนดในสัญญา
7	ชุมชน/สังคม และ NGOs	ผู้นำชุมชน	ผู้นำของแต่ละชุมชนโดยรอบท่าเรือของ กทท. ที่มีอิทธิพลต่อการสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจ ของผู้คนในชุมชนได้ และเป็นตัวแทนของชุมชนที่จะเป็นผู้ประสานงานกับ กทท. ในการหารือ/ประชุม/ตัดสินใจในเรื่องที่ต้องดำเนินงานร่วมกันกับ กทท.
		ชุมชนโดยรอบท่าเรือ	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนโดยรอบท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ กทท.

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
		โรงเรียน/วัด/มูลนิธิ	โรงเรียน/วัด/มูลนิธิที่อยู่ในเขตชุมชนบริเวณโดยรอบท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ กทท.
		NGOs	องค์กรเอกชนเพื่อสาธารณประโยชน์ที่นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทท. ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือของ กทท. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการชี้แนะหรือให้ข้อมูลเพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานของ กทท. เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดกับชุมชน
8	สื่อมวลชน	สื่อสิ่งพิมพ์	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนในรูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์ ที่สื่อสารข้อมูล ข่าวสาร หรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ กทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ กทท.
		สื่อโทรทัศน์/วิทยุ	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนในรูปแบบสื่อโทรทัศน์/วิทยุ ที่สื่อสารข้อมูล ข่าวสารหรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ กทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ กทท.
		สื่อ Social Media	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนผ่านช่องทาง Social Media เช่น Facebook, Youtube, X (Twitter) เป็นต้น ที่สื่อสารข้อมูล ข่าวสาร หรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ กทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ กทท.
9	พันธมิตรทางธุรกิจและส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกัน	ท่าเรือพันธมิตร	ท่าเรือที่มีความร่วมมือกับ กทท. ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ร่วมกันในการพัฒนา/แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อยกระดับ และปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของท่าเรือหรือพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
		สมาคมเกี่ยวกับการขนส่ง	กลุ่มผู้ประกอบการที่ร่วมมือกันในการเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข่าวสารและให้ข้อมูลเพื่อปรับปรุงการให้บริการท่าเรือและขนส่งของ กทท.
		สถานทูตประเทศต่างๆ ประจำประเทศไทย	สถานทูตประเทศต่างๆ ประจำประเทศไทยที่ให้การสนับสนุนการดำเนินการในต่างประเทศ
		สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล	ผู้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานทางดิจิทัล
		ผู้ร่วมพัฒนาระบบ e-Payment	ธนาคารผู้ร่วมพัฒนาระบบชำระเงินด้วยระบบ e-Payment
10	องค์กรวิชาชีพ และหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงาน	หน่วยงานมาตรฐานของไทย	หน่วยงานที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานของไทย
		หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ	หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ
		หน่วยงานด้านยุติธรรม	หน่วยงานดำเนินการด้านยุติธรรม เช่น อัยการ ผู้พิพากษา ตำรวจ
		สถาบันวิจัย	หน่วยงานที่ให้คำแนะนำ หรือขอข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำ หรือท่าเรือ
		สถาบันการศึกษา / มหาวิทยาลัย	สถาบันการศึกษา / มหาวิทยาลัยขอคำแนะนำหรือขอข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำ หรือท่าเรือ

## 2.2 รายละเอียด Stakeholder ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย ที่ผ่านมา

กทท. ได้กำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน โดยดำเนิน การประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน ผ่านการวิเคราะห์ตามกรอบ Value Chain ของแต่ละสายงานฝ่ายงานที่รับผิดชอบ ดังนี้

	หน่วยงาน	คณะกรรมการ กทท.	ฝ่ายปฏิบัติการ รวมศูนย์/กรม ท่าเรือ/กรม ท่าเรือ/กรม ท่าเรือ	ผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการ	ผู้เกี่ยวข้อง	ผู้ติดต่อ	ผู้เกี่ยวข้อง และ NGOs	ผู้เกี่ยวข้อง	ผู้เกี่ยวข้อง และผู้เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวข้อง	ผู้เกี่ยวข้อง และผู้เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวข้อง
1	มต.	0	0	0						0
2	สสค.	0	0	0						
3	ฝบ.		0			0				
4	ฝง.	0	0	0		0	0			
5	ฝก.		0	0						
6	ฝล.			0	0					
7	ฝน.			0			0			
8	ททท. (ฝท.)		0	0		0	0	0	0	0
9	ฝพต.		0	0	0	0	0	0		
10	ทลจ. (สปก.)			0	0	0	0			
11	ทลจ. (สบส.)	0	0	0		0	0	0	0	0
12	ฝอ.		0	0			0	0		
13	ฝช.	0	0			0	0			
14	สพอ.		0			0				
15	ฝพล.	0	0	0		0				
16	ททท. (ฝบส.)		0	0	0	0	0		0	0
17	สพท.	0	0	0			0			0
18	สบก. (กทอ.)			0						
19	สลค.	0	0							

## 2.3 ฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)

กทท. มีการรวบรวมข้อมูลสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านระบบจัดการฐานข้อมูลด้านการตลาด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- สนับสนุนการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- เสริมสร้างการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร

ระบบฐานข้อมูลดังกล่าวจึงเป็นแหล่งเก็บข้อมูล แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนา “ความสัมพันธ์” และ “ความร่วมมือ” กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระยะยาว

นอกจากนี้ กทท. มีการทบทวนข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจาก 14 กลุ่ม เป็น 10 กลุ่ม และได้ปรับข้อมูลในระบบสารสนเทศเรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร (Stakeholder Profile) รวมถึงสายงาน/ฝ่าย มีการทบทวนข้อมูลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง



ระบบจัดการฐานข้อมูลด้านการตลาด  
การท่าเรือแห่งประเทศไทย



รูปที่ 1 : หน้าระบบจัดการฐานข้อมูลด้านการตลาด

./MKT/Pages/StakeHolder/Group.aspx

ผลการใช้งาน - ชุดแตรระบบ - หน่วยงาน - ฝ่ายบริหารท่าเรือและเครื่องมือขนถ่าย

ข้อมูลผู้ใช้ระบบงาน ข้อมูลพื้นฐาน ข้อมูลลูกค้า ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย > บันทึกข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย						
แก้ไข	ลำดับ	ชื่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	คำนิยาม	สถานะ	ลบ	
	1	พนักงาน ลูกจ้าง รวมสหภาพแรงงาน	ผู้บริหารและพนักงาน กทท.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	2	ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (กระทรวงการคลัง)	หน่วยงานที่สังกัดกระทรวงการคลัง	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	3	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	4	ลูกค้า	ผู้ใช้บริการ	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	5	ผู้ส่งมอบ	ผู้รับจ้างงาน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	6	ลูกค้า	ผู้ใช้บริการ ผู้เช่า	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	7	ชุมชน สังคม	ชุมชนโดยรอบ กทท.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	8	NGOs	หน่วยงานที่เฝ้าระวังความปลอดภัย	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	9	คู่แข่ง คู่เทียบ	หน่วยงานที่ดำเนินกิจการธุรกิจอย่างเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	10	หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ	หน่วยงานมาตรฐานที่ร่วมมือด้าน การขนส่งทางน้ำ สิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	11	สื่อมวลชน	หน่วยงานที่ให้บริการด้านประชาสัมพันธ์	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	12	แหล่งเงินกู้ สถาบันการเงิน	หน่วยงานที่ให้บริการด้านการเงิน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	13	พันธมิตรทางธุรกิจ	หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องทางการค้า	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	14	องค์กรวิชาชีพต่างๆ	หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

รูปที่ 2 : ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เดิม 14 กลุ่ม

ระบบจัดการฐานข้อมูลด้านการตลาด

วันที่ : 14 กรกฎาคม 2568 | ผู้ใช้งาน : 55573 | เมย์เบรคซ์เน่น | อิลกรากอนเนน

สิทธิ์การใช้งาน : สิทธิผู้ใช้งานขั้นสูง (มีพด. : ดูและด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) | หน่วยงานที่สังกัด: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด | หน่วยงานที่ดูข้อมูล: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย > บันทึกข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (New)

ข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บันทึก	ลำดับ	ชื่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	คำอธิบาย	สถานะ	ลบ
	1	คณะกรรมการ กทท./ คณะกรรมการฯ		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	2	พนักงาน / ลูกจ้างรวมกลุ่มสหภาพแรงงาน		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	3	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ / หน่วยงานภาครัฐ		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	4	ลูกค้าในช่วงเวลา		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	5	ผู้ลงทุน		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	6	ลูกค้า		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	7	ชุมชน/สังคม และ NGOs		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	8	สื่อมวลชน		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	9	พันธมิตรทางธุรกิจและส่งเสริมการค้าเงินร่วมกัน		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	10	องค์กรวิชาชีพ และหน่วยงานที่สนับสนุนการค้าเงินร่วมกัน		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

รูปที่ 3 : ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใหม่ 10 กลุ่ม

ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย

หน่วยงานที่ดูและ: ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด | ชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย: | ค้นหา

แก้ไข	ชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย	ประวัติผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย	สถานะ	ลบ
	(กองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	(กองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

บันทึกข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย

หน่วยงานที่ดูและ: กองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด | ชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: | โดเมน: | บันทึก

ประวัติผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: | บันทึก

รหัสไปรษณีย์: 10100 | ค้นหา

จังหวัด: กรุงเทพมหานคร | อำเภอ: | ตำบล: | |

ที่อยู่ (บ้านเลขที่ หมู่ที่ ถนน): |

รูปที่ 4 : ข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียย่อย

2.4 ความต้องการ ความคาดหวังทั้งเชิงบวกและเชิงลบของ Stakeholder ที่มีต่อองค์กร และต่อสายงาน/ฝ่าย

จากนั้น กทท. ได้จัดลำดับความสำคัญประเด็น โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณามุมมองที่ครอบคลุมผลกระทบทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงินด้วย Materiality Matrix ซึ่งพบว่าประเด็นที่สำคัญของ กทท. จะพบว่ามี 16 ประเด็น มีความสำคัญและต้องนำมาบริหารจัดการเพื่อทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท.

1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ
5. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
6. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร
7. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน
8. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)
9. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
10. การออกแบบ พัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน
11. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
12. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม
13. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ
14. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม
15. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน
16. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต

### ปัจจัยความยั่งยืน

 <p><b>มิติสิ่งแวดล้อม</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย</li> <li>2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน</li> <li>3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)</li> <li>4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ</li> </ol>	 <p><b>มิติสังคม/สิทธิมนุษยชน</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน</li> <li>2. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร</li> <li>3. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน</li> <li>4. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)</li> <li>5. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ol>	 <p><b>มิติเศรษฐกิจ/ การกำกับดูแลที่ดี</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน</li> <li>2. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต</li> <li>3. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม</li> <li>4. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ</li> <li>5. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม</li> <li>6. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน</li> <li>7. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต</li> </ol>
--	---	--

ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร สามารถแยกได้เป็นของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

ปัจจัยความยั่งยืน	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย									
	คณะกรรมการ/ คณะอนุกรรมการ	พนักงาน/ ลูกจ้าง รวมกลุ่ม สหภาพแรงงาน	หน่วยงาน กำกับดูแล ภาครัฐ/ หน่วยงาน ภาครัฐ	คู่ค้า ในห่วงโซ่ อุปทาน	ผู้ส่งเสริม	ลูกค้า	ชุมชน/สังคม และ NGOs	สื่อมวลชน	พันธมิตรทาง ธุรกิจและ ส่งเสริมการ ดำเนินงาน ร่วมกัน	องค์กรวิชาชีพ และหน่วยงาน ที่สนับสนุนการ ดำเนินงาน
1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและ กากของเสีย			✓				✓			✓
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและ ยั่งยืน	✓	✓	✓							
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ (Climate Change)			✓			✓			✓	✓
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ			✓				✓			✓
5. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน			✓	✓	✓	✓				
6. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้าง ความผูกพันกับบุคลากร		✓	✓							
7. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมี ส่วนร่วมของชุมชน			✓				✓			
8. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)				✓		✓			✓	
9. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการ ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย		✓	✓	✓		✓	✓			✓
10. การพัฒนา และยกระดับการให้บริการ ทำเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน	✓		✓	✓		✓			✓	✓
11. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการ ทุจริต	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
13. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัว ของผู้ใช้บริการ				✓		✓				
14. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และการเสริมสร้างนวัตกรรม			✓	✓		✓			✓	✓
15. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และ การสร้างเสริมความเข้มแข็งทางการเงินอย่าง ยั่งยืน	✓	✓	✓						✓	
16. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการ ภาวะวิกฤต	✓		✓							

## 2.5 โอกาส และความเสี่ยงด้านการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการ Stakeholder การบริหารความเสี่ยง

จากการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงในปี 2568 ซึ่งได้มีการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO) ของ กทท. ภายใต้เป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สามารถสรุปปัจจัยเสี่ยงระดับ องค์การของ กทท. ปีงบประมาณ 2568 แบ่งออกเป็น 7 ประเด็น ที่ครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Strategic, Operational, Financial, Compliance) ดังนี้

ลำดับที่	ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor) ปี 2568	ประเภทความเสี่ยง
RF1	กทท. มีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด	F
RF2	กทท. ต่อสัญญาสัมปทานในรูปแบบ PPP ของท่าเรือแหลมฉบังล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด	F
RF3	กทท. บริหารจัดการท่าเรือเชียงของมีผลประกอบการขาดทุน	F
RF4	การบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิภาพต่ำกว่ามาตรฐาน (Port Performance)	C
RF5	กทท. ไม่สามารถนำระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาบริหารจัดการองค์กรได้ตามเป้าหมาย	O
RF6	กทท. ไม่สามารถบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีผลิตภาพได้ตามเป้าหมาย (Productivity)	S
RF7	กทท. ไม่สามารถพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด	O

### แนวโน้มความเสี่ยงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปัจจุบัน กทท. กำลังเผชิญและจัดการความเสี่ยงในหลายมิติ รวมถึงด้านเศรษฐกิจซึ่งประเด็นการพึ่งพาระบบโลจิสติกส์ทางบกและความหนาแน่นของการขนส่ง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ท่าเรือ เช่น ท่าเรือคลองเตยและท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าช้าลง กทท. จึงจำเป็นต้องเร่งผลักดันการใช้ระบบขนส่งรางและเรือเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบไปด้วยโครงการสำคัญได้แก่ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 และการปรับปรุงพื้นที่ท่าเรือคลองเตย ให้เป็น Smart Port รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เป็นชุมชนสมาร์ท (Smart Community) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือไทยในเวทีโลก ความยั่งยืนของธุรกิจเป็นการปรับตัวตามเทรนด์ความยั่งยืน ซึ่ง กทท. ได้ ประกาศเป้าหมายมุ่งสู่การเป็น “ท่าเรือสีเขียว” โดยใช้เทคโนโลยีเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและ สนับสนุนเป้าหมาย Net Zero ทั้งยังเพิ่มการใช้พลังงานหมุนเวียนในกระบวนการขนส่ง การแข่งขันกับท่าเรือ ในภูมิภาคอาเซียน โดยปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญจากการพัฒนาท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาและ เวียดนาม อาจส่งผลกระทบต่อการใช้เส้นทางขนส่งสินค้า กทท. จึงต้องเร่งเสริมการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าในเขตเศรษฐกิจสำคัญ

**ข้อมูลความเสี่ยงของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในอดีตถึงปัจจุบัน (ปี 2565 – 2568)**

ปี	รหัสความเสี่ยง	ความเสี่ยง	ก่อนบริหาร	หลังบริหาร	สถานะปัจจุบัน
2565	R1(65)	ความเสี่ยง นโยบาย กฎ ระเบียบภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อความสามารถในการแข่งขันของ กทท. เพื่อเป็น World Class Gateway Port (Gateway & Intermodal Transport)	5x2=10	3x2=6	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	RF1.1(65)	การขาดการประสานงานและผลักดันกับภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการของ กทท. โดยผู้บริหารระดับสูง	3x3=9	3x3=9	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R2(65)	การไม่สามารถพัฒนาการตลาดเพื่อรองรับการแข่งขันและการเติบโต	5x2=10	5x1=5	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R2(65)	RF2.1(65) การไม่สามารถดำเนินการ Digital Marketing, บริการ, และ นวัตกรรม ที่ตอบสนองผู้ใช้บริการเพื่อการเติบโตและรองรับการแข่งขัน	5x2=10	5x1=5	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF2.2(65) กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจไม่ได้รับการแก้ไขปรับปรุง	4x3=12	4x1=4	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF2.3(65) การขาดสารสนเทศด้านการตลาดในภาพรวมของ กทท.	4x3=12	4x3=12	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R3(65)	การไม่สามารถแสวงหาโอกาสใหม่ทางธุรกิจ	4x4=16	4x2=8	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF3.1(65) การไม่สามารถพัฒนาความร่วมมือกับพันธมิตรธุรกิจ และท่าเรือชั้นนำ	4x4=16	4x2=8	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R4(65)	การไม่สามารถยกระดับสู่ World Class Port ด้วยดิจิทัลและนวัตกรรม	3x4=12	3x1=3	● ส่งต่อไปปิดไป
2565		RF4.1(65) การไม่สามารถดำเนินการตาม Digital/Innovation/KM Master Plan	3x4=12	3x1=3	● ส่งต่อไปปิดไป
2565		RF4.2(65) การขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเรือสมัยใหม่ที่เพียงพอ	1x5=5	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R5(65)	การไม่สามารถยกระดับทรัพยากรบุคคลสู่ การเติบโตและการแข่งขันตามระบบนิเวศน์ธุรกิจยุคใหม่	1x3=3	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF5.1(65) การไม่สามารถปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อรองรับอนาคต	5x1=5	5x1=5	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF5.2(65) การไม่สามารถพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)	1x5=5	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF5.3(65) การไม่สามารถพัฒนา Talent Management และ Successor	2x1=2	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF5.4(65) การไม่สามารถพัฒนาศักยภาพ วัฒนธรรม ค่านิยม และ ความผูกพันของบุคลากร	3x3=9	3x1=3	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565		RF5.5(65) การไม่สามารถพัฒนาทักษะบุคลากรให้ทันต่อการพัฒนาเทคโนโลยี (IT Disruption)	3x2=6	3x1=3	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R6(65)	การไม่สามารถพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่ยั่งยืน	3x3=9	2x1=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน

ปี	รหัสความเสี่ยง	ความเสี่ยง	ก่อนบริหาร	หลังบริหาร	สถานะปัจจุบัน	
2565	RF6.1(65)	การไม่สามารถดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมสิ่งแวดล้อมตามแผนยุทธศาสตร์ CSR in process และ โครงการ Green Port	2x3=6	2x1=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	RF6.2(65)	การขาดการกำกับดูแลที่ดีเพื่อความยั่งยืน	2x3=6	2x2=4	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	RF6.3(65)	การไม่ผ่านการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบ PSHEMS level 2	2x3=6	2x1=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	R7(65)	ประสิทธิภาพในการจัดการท่าเรือที่ไม่ดีกว่าท่าเรือเอกชน หรือไม่เทียบเท่ามาตรฐานสากล เช่น ระยะเวลารับมอบ-ส่งมอบตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ, Crane Productivity, Berth Occupancy, Truck Turnaround Time, ความพร้อมของหน้าท่าเพื่อรองรับขนาดเรือ เป็นต้น	2x1=2	2x1=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	R7(65)	RF7.1 (65)	การไม่สามารถรักษาความเสถียรของน้ำ	3x2=6	3x2=6	● ส่งต่อไปปีถัดไป
2565	R7(65)	RF7.2 (65)	การขาดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมือทุ่นแรงสมัยใหม่มาประยุกต์เพื่อการบริหารจัดการ การบริการ และการทำงาน (Facilities and Infrastructure)	3x4=12	3x1=3	● ส่งต่อไปปีถัดไป
2565	R7(65)	RF7.3(65)	ขาดการพัฒนาทักษะบุคลากรที่ปฏิบัติงานที่ดีและต่อเนื่อง	1x3=3	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R7(65)	RF7.4(65)	การไม่ปฏิบัติตามระเบียบ/คู่มือ/นโยบายที่มีของการปฏิบัติงานหน้าท่า (การจัดการท่าเรือ)	2x3=6	2x2=4	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R7(65)	RF7.5(65)	การไม่สามารถบริหารโครงการสำคัญ โดยเฉพาะ 1. การพัฒนาท่าเทียบเรือที่หมดสัญญาแล้วและกำลังจะหมดสัญญา (บี1-บี5) ให้ทันกับการเปิดท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในปี 2568 2. โครงการพัฒนาลานวางตู้สินค้าและระบบเทคโนโลยีการบริหารจัดการลาน โครงการ Semi-Automated Container Terminal 3. โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ฯลฯ	2x3=6	2x1=2	● ส่งต่อไปปีถัดไป
2565	R8(65)	การไม่สามารถบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)	2x1=2	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	R8(65)	RF8.1(65)	การไม่สามารถรักษามาตรฐานสากล ISO 22301	2x1=2	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R9(65)	ผลกระทบต่อทางการเงิน (EP) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	4x3=12	3x3=9	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	R9(65)	RF9.1(65)	ปริมาณตู้สินค้าต่ำจากภาวะเศรษฐกิจไม่ฟื้นตัว	1x2=2	1x1=1	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R9(65)	RF9.2(65)	ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เช่น ภาษีที่ดินที่อาจเรียกเก็บเพิ่มขึ้น เป็นต้น	4x2=8	3x2=6	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2565	R10(65)	การไม่สามารถสร้างผลตอบแทนของสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด	3x2=6	2x1=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	

ปี	รหัสความเสี่ยง	ความเสี่ยง	ก่อนบริหาร	หลังบริหาร	สถานะปัจจุบัน	
2565	RF10.1(65)	การขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้และประสบการณ์ในการบริหารการลงทุนและสินทรัพย์ที่เพียงพอ	3x4=12	3x3=9	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	RF10.2(65)	การไม่สามารถสร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	3x4=12	2x2=4	● ส่งต่อไปปิดไป	
2565	RF10.3(65)	โครงการล่าช้าไม่สามารถนำพื้นที่และสินทรัพย์มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด	3x3=9	2x3=6	● ส่งต่อไปปิดไป	
2565	R11(65)	การไม่สามารถบริหารการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและมั่นคง	3x2=6	3x1=3	● ส่งต่อไปปิดไป	
2565	R11(65)	RF11.1(65)	การไม่สามารถจ่ายหนี้ได้ ค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน	3x3=9	3x3=9	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R11(65)	RF11.2(65)	การพัฒนาธุรกิจหรือบริการใหม่ไม่คุ้มค่าลงทุน (ROI)	3x3=9	3x1=3	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R11(65)	RF11.3(65)	การบริหารแผนลงทุน และการเบิกจ่ายไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	5x3=15	2x1=2	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R12(65)	การไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA), พระราชบัญญัติร่วมลงทุน รวมถึง การบริหารสัญญาประกอบการที่ทำเรือแหลมฉบัง	2x2=4	2x2=4	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2565	R12(65)	RF12.1(65)	การขาดการดำเนินงานที่ดีของ Compliance Unit	1x5=5	1x3=3	● ส่งต่อไปปิดไป
2565	R12(65)	RF12.2(65)	การขาดการบริหารและดูแลสัญญาประกอบการและการดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ดี เช่น พระราชบัญญัติร่วมลงทุนฯ เป็นต้น	1x2=2	1x2=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน
2566	R1	ความเสี่ยงที่องค์กรอาจจะไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ	4x1=4	2.81	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2566	R2	ความเสี่ยงที่สมรรถนะการดำเนินการองค์กรอาจจะต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้	2x1=2	2.55	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2566	R3	ความเสี่ยงที่ผลตอบแทนในการลงทุนอาจจะต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้	2x2=4	8.04	● ส่งต่อไปปิดไป	
2566	R4	ความเสี่ยงที่อาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ มาตรฐาน และข้อตกลงร่วมทั้งหมดขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า และยั่งยืน	2x3=6	10	● ส่งต่อไปปิดไป	
2567	R1	ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารของธุรกิจทำเรือไม่สามารถก้าวสู่ระดับสากล	4x3=12	2x3=6	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2567	R2	ไม่สามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้	3x3=9	1x2=2	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2567	R3	ผลประโยชน์ของธุรกิจหลักและการบริหารจัดการทรัพย์สินการลงทุนต่ำกว่าระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้	3x3=9	2x3=6	● ติดตามต่อเนื่องในการควบคุมภายใน	
2567	R4	การบริหารจัดการภายในองค์กรที่ไม่นำไปสู่การพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืน	3x3=9	1x1=1	● ส่งต่อไปปิดไป	

ปี	รหัสความเสี่ยง	ความเสี่ยง	ก่อนบริหาร	หลังบริหาร	สถานะปัจจุบัน
2567	R5	กฎหมาย ระเบียบ และมาตรฐานอาจไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน	2x4=8	1x1=1	● ส่งต่อไปปิดไป
2567	R6	การกำกับติดตามให้ดำเนินธุรกิจอาจไม่ครบถ้วนตามกฎหมาย ระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง	3x5=15	2x1=2	● ส่งต่อไปปิดไป
2568	R1	กทท. มีปริมาณคู่สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด	4x3=12		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R2	กทท. ต่อสัญญาสัมปทานในรูปแบบ PPP ของท่าเรือแหลมฉบังล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด	4x3=12		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R3	กทท. บริหารจัดการท่าเรือเชิงของมีผลประกอบการขาดทุน	3x5=15		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R4	การบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิภาพต่ำกว่ามาตรฐาน (Port Performance)	3x4=12		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R5	กทท. ไม่สามารถนำระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาบริหารจัดการองค์กรได้ตามเป้าหมาย	3x5=15		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R6	กทท. ไม่สามารถบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีผลิตภาพได้ตามเป้าหมาย (Productivity)	5x2=10		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●
2568	R7	กทท. ไม่สามารถพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ให้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด	3x4=12		อยู่ระหว่างดำเนินการ ●

● ติดตามต่อในการควบคุมภายใน ● ส่งต่อไปปิดไป ● ความเสี่ยงในปัจจุบัน

จากตารางข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า กทท. มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบมาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันโดยคำนึงถึงเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงที่ท้าทายและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ตัวชี้วัดองค์กรที่สำคัญ อีกทั้งผลลัพธ์การบริหารความเสี่ยงต้องเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยจะเห็นได้ว่า รายละเอียดของปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญจะประกอบไปด้วยมิติด้านเศรษฐกิจในการผลักดันการใช้ระบบขนส่งราง และเรือ การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือไทยในเวทีโลก ความยั่งยืน ของธุรกิจ การใช้เทคโนโลยีเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

## 2.6 ผลการดำเนินงานและผลการเรียนรู้ขององค์กร และสายงาน/ฝ่าย ด้านมุ่งเน้น/บริหารจัดการ Stakeholder และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา

สรุปผลการดำเนินงานร้อยละความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. แผนระดับองค์กร จำนวน 8 แผนงาน/โครงการ และแผนระดับฝ่าย/สายงาน จำนวน 22 แผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น 30 แผน

รายงานผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ระยะยาว ปี 2568 - 2572 และแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568

ไตรมาสที่ 1 (ตุลาคม - ธันวาคม 2567) ประจำปีงบประมาณ 2568

แผน ที่	แผนงาน	ผลการดำเนินงาน		ผู้รับผิดชอบ
		ผลการดำเนินงานไตรมาส 2	เป้าหมาย ไตรมาส 2	
<b>แผนระดับองค์กร</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสื่อสาร และการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนากลไกบูรณาการกระบวนการด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
1	การพัฒนาแผนและช่องทางการสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	30%	30%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายอำนวยความสะดวก/ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2	การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญในทุกมิติ	30%	30.00%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 1 >>	30.00%	30.00%
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1 : ทบทวน/ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
3	การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เริ่มต้นดำเนินการในไตรมาสที่ 3)	0%	0%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ สำนักบริหารจังหวัด
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2 : การขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ</b>				
4	แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ	10%	10%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
<b>กลยุทธ์ที่ 2.3 : การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
5	การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	10%	10%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 2 >>	6.67%	6.67%
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 3.1 : ปรับปรุงข้อมูล สารสนเทศ และฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
6	การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เริ่มต้นดำเนินการในไตรมาสที่ 2)	0%	0%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
<b>กลยุทธ์ที่ 3.2 : การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
7	การจัดทำแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	30%	30%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
8	การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	10%	10%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 3 >>	13.33%	13.33%
<b>แผนระดับฝ่าย/สายงาน</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
<b>กลยุทธ์ 4.1 : การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
9	แผนการสร้างความสัมพันธ์และเพิ่มประสิทธิภาพการประชุม	25%	25%	สำนักเลขานุการและกรรมการกทพ หรือ
10	แผนสร้างความสัมพันธ์และให้คำปรึกษาเชิงรุก	15%	15%	ฝ่ายตรวจสอบ
11	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน กทพ. ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	35%	35%	สำนักบริหารความเสี่ยง
12	แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางทางดำเนินงานของ กทพ. ระหว่าง กทพ. กับ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.	15%	15%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
13	แผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการเงินของ กทพ.	25%	25%	ฝ่ายการเงินและบัญชี
14	แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทพ. กับหน่วยงานรัฐ			
14.1	การสร้างความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	25%	25%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.2	แผนบริหารความสัมพันธ์กับ สคร. และบริษัทที่ปรึกษาของ สคร.	36%	36%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.3	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนการดำเนินงาน ให้แก่กรมเจ้าท่า	25%	25%	ฝ่ายธรรมาภิบาล
14.4	แผนยกระดับความสัมพันธ์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน	20%	20%	ท่าเรือกรุงเทพ
15	แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องหรือพันธมิตรคู่ค้า กทพ.	30%	30%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
16	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การแก้ไขปัญหารายการจอดำเนินการที่เรือแหลมฉบัง)	25%	25%	ท่าเรือแหลมฉบัง
17	การสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่ม NGOs โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	40%	40%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
18	แผนการส่งเสริมสื่อสารผ่านทาง Line Official Account	26%	26%	ฝ่ายอำนวยความสะดวก
19	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ	13.5%	16%	ฝ่ายการช่าง
20	แผนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงสถานที่ทำงาน(การสร้างประสบการณ์ที่ดีของบุคลากรที่ Employee	15%	15%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
21	แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน	10%	30%	สำนักแพทย์และอนามัย
22	แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบ ปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	30%	30%	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
23	โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)	29%	29%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
24	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการทำ งานของท่าเรือกรุงเทพ	50%	23%	ท่าเรือกรุงเทพ
25	แผนสร้างความสัมพันธ์หน่วยงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า (รถไฟ, และกรมศุลกากร)	15%	15%	ท่าเรือกรุงเทพ
26	แผนการร่วมมือกับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ (ผู้ประกอบการเรือยachtและบริษัทรับจ้างยกขน)	20%	20%	ท่าเรือแหลมฉบัง
27	แผนพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง สำนักท่าเรือภูมิภาค	15%	35%	สำนักท่าเรือภูมิภาค
28	แผนพัฒนาชุมชนสัมพันธ์	20%	20%	ท่าเรือแหลมฉบัง
29	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ITA ของ กทพ. (เริ่มดำเนินงานไตรมาส 2)	0%	0%	สำนักบริหารจังหวัด
30	แผนการส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน	35%	35%	สื่อมวลชน
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 4	23.73%	24.38%
		**ร้อยละผลการดำเนินงานรวม 4 ยุทธศาสตร์ (%)	21.61%	22.06%

รายงานผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ระยะเวลา ปี 2568 - 2572 และแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568

ไตรมาสที่ 2 (มกราคม - มีนาคม 2568) ประจำปีงบประมาณ 2568

แผน ที่	แผนงาน	ผลการดำเนินงาน		ผู้รับผิดชอบ
		ผลการ ดำเนินงาน ไตรมาส 2	เป้าหมาย ไตรมาส 2	
<b>แผนระดับองค์กร</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสื่อสาร และการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนากลไกการบูรณาการกระบวนการด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
1	การพัฒนาแผนและช่องทางสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	60%	60%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายอำนวยความสะดวก/ฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ
2	การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญในทุกระดับ	60%	60%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 1 >>	60.00%	60.00%
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1 : ทบทวน/ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อกรอบสนงค ความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
3	การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เริ่มดำเนินการในไตรมาสที่ 3)	0%	0%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ สำนักบรรษัทภิบาล
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2 : การขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ</b>				
4	แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ	50%	50%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
<b>กลยุทธ์ที่ 2.3 : การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
5	การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	60%	60%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 2 >>	36.67%	36.67%
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 3.1 : ปรับปรุงข้อมูล สารสนเทศ และฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
6	การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	40%	40%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
<b>กลยุทธ์ที่ 3.2 : การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
7	การจัดทำแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	60%	60%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
8	การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	35%	35%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 3 >>	45.00%	45.00%
<b>แผนระดับฝ่าย/สายงาน</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
<b>กลยุทธ์ 4.1 : การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
9	แผนการสร้างความสัมพันธ์และเพิ่มประสิทธิภาพการประชุม	50%	50%	สำนักเลขานุการคณะกรรมการท่าเรือ
10	แผนสร้างความสัมพันธ์และให้คำปรึกษาเชิงรุก	50%	50%	ฝ่ายตรวจสอบ
11	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน กทพ. ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	65%	65%	สำนักบริหารความเสี่ยง
12	แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางดำเนินงานของ กทพ. ระหว่าง กทพ. กับ สภาแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.	35%	35%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
13	แผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการเงินของ กทพ.	90%	50%	ฝ่ายการเงินและบัญชี
14	แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทพ. กับหน่วยงานรัฐ			
14.1	การสร้างความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	50%	50%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.2	แผนบริหารความสัมพันธ์กับ สศร. และ บริษัทที่ปรึกษา ของ สศร.	65%	65%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.3	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนการดำเนินงาน ให้แก่กรมเจ้าท่า	65%	65%	ฝ่ายรองนัก
14.4	แผนกระชับความสัมพันธ์เพื่อไปรปรุงการดำเนินงานร่วมกัน	55%	55%	ท่าเรือกรุงเทพ
15	แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องหรือพันธมิตรของศูนย์ศุลกากร ททท.	50%	50%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
16	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การแก้ไขปัญหารางรางภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง)	50%	50%	ท่าเรือแหลมฉบัง
17	การสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่ม NGOs โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	70%	70%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
18	แผนการส่งเสริมสื่อสารผ่านทาง Line Official Account	50%	50%	ฝ่ายอำนวยความสะดวก
19	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ	42%	42%	ฝ่ายท่าเรือ
20	แผนการสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงสถานที่ทำงาน(การสร้างประสบการณ์ที่ดีของบุคลากรที่Employee	40%	40%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
21	แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน	60%	60%	สำนักแพทย์และอนามัย
22	แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบ ปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	55%	55%	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
23	โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)	47%	47%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
24	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ	60%	49%	ท่าเรือกรุงเทพ
25	แผนสร้างความสัมพันธ์หน่วยงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า (รถไฟ และกรมศุลกากร)	55%	55%	ท่าเรือกรุงเทพ
26	แผนการร่วมแก้ไขปัญหากับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ (ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งและบริษัทรับจ้างขน)	50%	50%	ท่าเรือแหลมฉบัง
27	แผนพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง สำนักท่าเรือภูมิภาค	72%	72%	สำนักท่าเรือภูมิภาค
28	แผนส่งเสริมสุขภาพสัมพันธ์	45%	45%	ท่าเรือแหลมฉบัง
29	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ITA ของ กทพ. (เริ่มดำเนินงานไตรมาส 2)	24%	24%	สำนักบรรษัทภิบาล
30	แผนการส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน	50%	50%	สื่อมวลชน
		สรุปยุทธศาสตร์ที่ 4	54.16%	52.12%
		**ร้อยละผลการดำเนินงานรวม 4 ยุทธศาสตร์ (%)	52.08%	50.65%

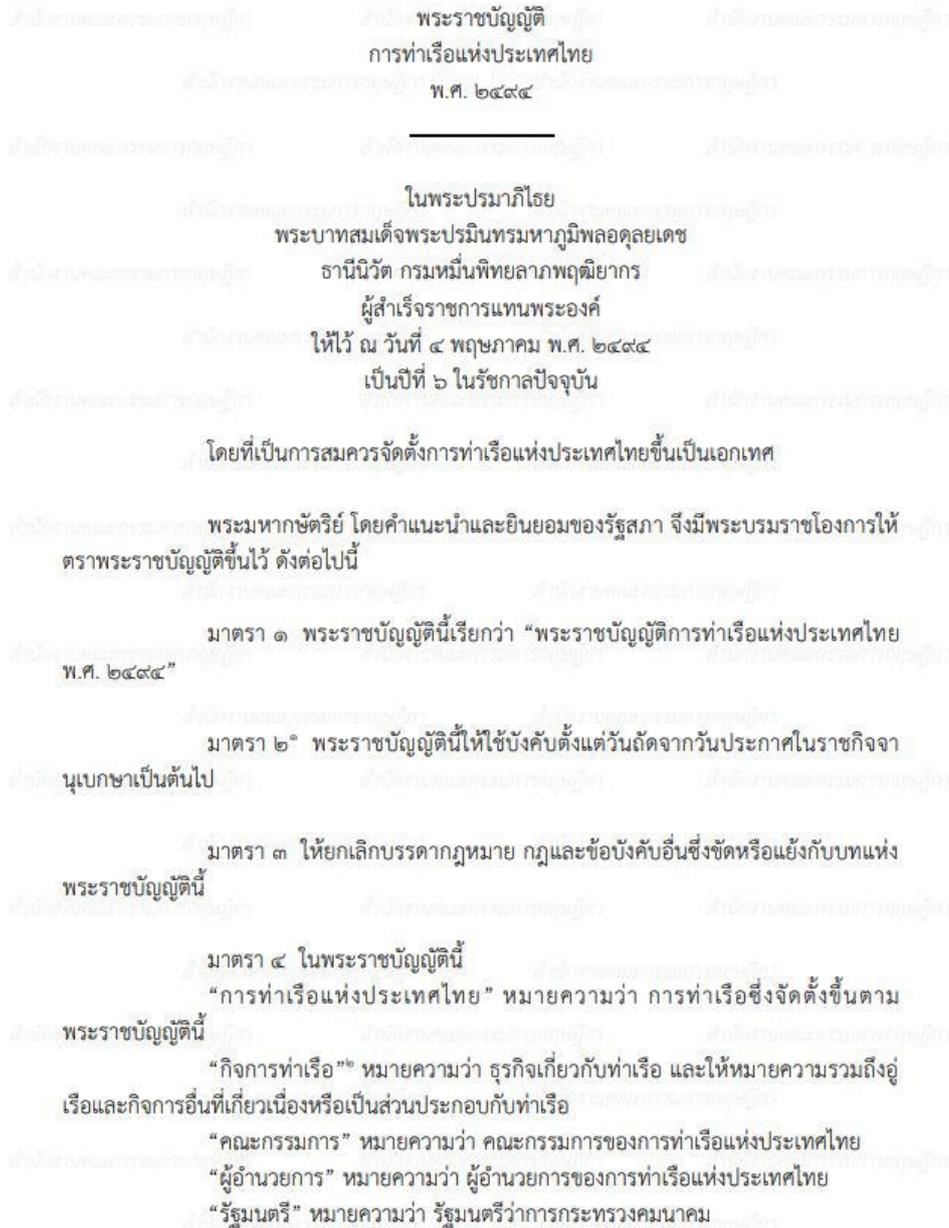
รายงานผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ระยะยาว ปี 2568 - 2572 และแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568

ไตรมาสที่ 3 (เมษายน - มิถุนายน 2568) ประจำปีงบประมาณ 2568

แผนที่	แผนงาน	ผลการดำเนินงาน		ผู้รับผิดชอบ
		ผลการดำเนินงาน ไตรมาส 3	เป้าหมาย ไตรมาส 3	
<b>แผนระดับองค์กร</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสื่อสาร และการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1 : พัฒนากลไกการบูรณาการกระบวนการด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
1	การพัฒนาแผนและช่องทางสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	75%	75%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายอำนวยการ/ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
2	การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญในทุกระดับ	80%	80%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
<b>สรุปยุทธศาสตร์ที่ 1 &gt;&gt;</b>		<b>77.50%</b>	<b>77.50%</b>	
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1 : ทบทวน/ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
3	การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (เริ่มดำเนินการไปไตรมาสที่ 3)	30%	30%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ สำนักบรรษัทภิบาล
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2 : การขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ</b>				
4	แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ	85%	85%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
<b>กลยุทธ์ที่ 2.3 : การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
5	การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	90%	90%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
<b>สรุปยุทธศาสตร์ที่ 2 &gt;&gt;</b>		<b>68.33%</b>	<b>68.33%</b>	
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร</b>				
<b>กลยุทธ์ที่ 3.1 : ปรับปรุงข้อมูล สารสนเทศ และฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
6	การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	70%	70%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด/ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
<b>กลยุทธ์ที่ 3.2 : การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>				
7	การจัดทำแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	80%	80%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
8	การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	60%	60%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล/ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
<b>สรุปยุทธศาสตร์ที่ 3 &gt;&gt;</b>		<b>70.00%</b>	<b>70.00%</b>	
<b>แผนระดับฝ่าย/สายงาน</b>				
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
<b>กลยุทธ์ 4.1 : การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>				
9	แผนการสร้างความสัมพันธ์และเพิ่มประสิทธิภาพการประชุม	85%	85%	สำนักปฏิบัติการและกรรมการท่าเรือ
10	แผนสร้างความสัมพันธ์และให้คำปรึกษาเชิงรุก	65%	65%	ฝ่ายตรวจสอบ
11	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน กทพ. ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	85%	85%	สำนักบริหารความเสี่ยง
12	แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางดำเนินงานของ กทพ. ระหว่าง กทพ. กับ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.	65%	65%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
13	แผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการเงินของ กทพ.	100%	80%	ฝ่ายการเงินและบัญชี
14	แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทพ. กับหน่วยงานรัฐ			
14.1	การสร้างความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	75%	75%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.2	แผนบริหารความสัมพันธ์กับ สศร. และบริษัทที่ปรึกษา ของ สศร.	84%	84%	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
14.3	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนการดำเนินงาน ให้แก่กรมเจ้าท่า	80%	80%	ฝ่ายร่อนน้ำ
14.4	แผนการจับความสัมพันธ์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน	55%	55%	ท่าเรือกรุงเทพ
15	แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องสหภาพหรือองค์กรที่ดูแลการ ททท.	80%	80%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
16	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การแก้ไขปัญหาราชาธิราชภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง)	75%	75%	ท่าเรือแหลมฉบัง
17	การสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่ม NGOs โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	85%	85%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
18	แผนการส่งเสริมสื่อสารผ่านทาง Line Official Account	87%	87%	ฝ่ายอำนวยการ
19	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้สมทบ	53%	53%	ฝ่ายการช่าง
20	แผนการสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงสถานที่ทำงาน(การสร้างประสบการณ์ที่ดีของบุคลากรที่ Employee	70%	70%	ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
21	แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน	90%	80%	สำนักแพทย์และอนามัย
22	แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบ ปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	70%	70%	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
23	โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)	68%	68%	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
24	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ	80%	67%	ท่าเรือกรุงเทพ
25	แผนสร้างความสัมพันธ์หน่วยงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า (รถไฟ, และกรมศุลกากร)	90%	55%	ท่าเรือกรุงเทพ
26	แผนการร่วมแก้ปัญหาเกี่ยวกับค่าและผู้สมทบ (ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งและบริษัทรับจ้างขน)	80%	80%	ท่าเรือแหลมฉบัง
27	แผนพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง สำนักท่าเรือภูมิภาค	90%	90%	สำนักท่าเรือภูมิภาค
28	แผนพัฒนาชุมชนสัมพันธ์	65%	65%	ท่าเรือแหลมฉบัง
29	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ITA ของ กทพ. (เริ่มดำเนินการไตรมาส 2)	78%	78%	สำนักบรรษัทภิบาล
30	แผนการส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน	70%	70%	สื่อมวลชน
<b>สรุปยุทธศาสตร์ที่ 4</b>		<b>77.00%</b>	<b>73.88%</b>	
<b>**ร้อยละผลการดำเนินงานรวม 4 ยุทธศาสตร์ (%)</b>		<b>75.48%</b>	<b>73.30%</b>	

## 2.7 การเปลี่ยนแปลงของนโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน กทท. ใช้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งอยู่ระหว่างร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... และได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎร เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอรัฐสภา



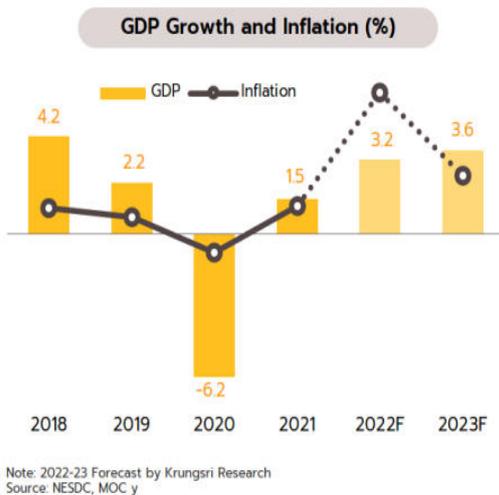


## 2.8 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกองค์กร

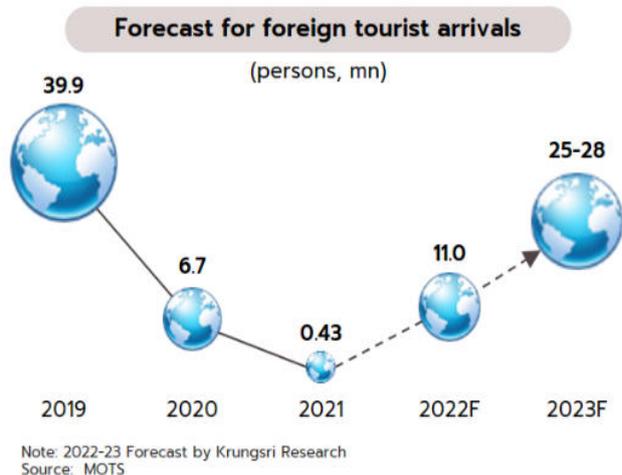
การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมภายนอก ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม และก่อให้เกิดประโยชน์หรืออุปสรรคในกาดำเนินงาน ดังนี้

### 2.8.1 ภาวะเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจไทยในปี 2565 คาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.2 พื้นตัวต่อเนื่องจากร้อยละ 1.5 ในปี 2564 หลังจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่คลี่คลายลง อัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มสูงขึ้นทั่วโลกทยอยยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทางโดยในประเทศไทยสามารถเปิดประเทศได้เต็มรูปแบบตั้งแต่ช่วงกลางปี 2565 ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทยอยฟื้นตัว อย่างไรก็ตาม ปัจจัยภายนอกประเทศทั้งสงครามระหว่างรัสเซียกับยูเครนที่ปะทุขึ้นตั้งแต่ปลายไตรมาสแรกและการล็อกดาวน์เมืองสำคัญของจีน ส่งผลให้เกิดภาวะชะงักงันของห่วงโซ่อุปทาน เมื่อผนวกกับความต้องการสินค้าและบริการของโลกที่เร่งตัวขึ้นในช่วงเริ่มเปิดประเทศ ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศแกนหลัก รวมถึงไทยเร่งสูงขึ้น ทิศทางการดำเนินนโยบายการเงินเกือบทั่วโลกจึงปรับมาเข้มงวดขึ้น



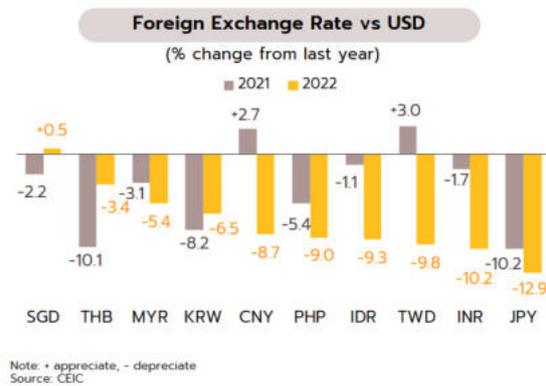
ด้านภาคส่งออกซึ่งถือเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยในปี 2565 คาดว่าจะเติบโตดีที่ร้อยละ 6.0 จากขยายตัวร้อยละ 19.2 ในปี 2564 ตามอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าที่ฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ขณะที่ความต้องการอาหารหรือสินค้าทดแทนที่เพิ่มสูงขึ้นจากผลกระทบของสงครามรัสเซีย-ยูเครน อีกทั้งราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่อยู่ในระดับสูงมีส่วนช่วยหนุนให้มูลค่าสินค้าส่งออกที่เกี่ยวข้องเติบโตได้ค่อนข้างดี อย่างไรก็ตามการส่งออกชะลอตัวชัดเจนในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีสอดคล้องกับสัญญาณการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก



นอกจากนี้ ในช่วงปลายปียังได้แรงหนุนจากการปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศร้อยละ 5.02 การบริโภคภาคเอกชนในปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัวสูงถึงร้อยละ 5.7 จากร้อยละ 0.3 ในปี 2564 ด้านการลงทุนภาคเอกชนในปี 2565 คาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 3.5 จากขยายตัวร้อยละ 3.3 ในปีก่อน ปัจจัยบวกจาก

ภาคส่งออกที่เติบโตต่อเนื่องแม้ในบางอุตสาหกรรมจะเผชิญกับปัญหาโควิดในห่วงโซ่อุปทานอยู่บ้างก็ตาม กิจกรรมเศรษฐกิจในประเทศและภาคท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวส่งผลให้ความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนด้านก่อสร้างฟื้นตัวขึ้นหลังสถานการณ์การระบาดคลี่คลายลง หลายโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นการลงทุนในรูปแบบร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) มีการก่อสร้างมากขึ้น หลังจากที่ล่าช้าไป ขณะเดียวกันความเชื่อมั่นของนักลงทุนมีสัญญาณการฟื้นตัวสะท้อนจากความต่อเนื่องจากการไหลเข้าของเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ด้านการใช้จ่ายภาครัฐยังมีแรงหนุนต่อเศรษฐกิจ แม้ทยอยลดบทบาทลงตามสถานการณ์โรคระบาดที่คลี่คลาย ประกอบกับงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2565 วงเงิน 3.1 ล้านล้านบาท ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 5.7 แต่ยังคงมีการเบิกจ่ายโครงการตามพระราชกำหนดฯ เงินกู้ 1 ล้านล้านบาท และ 5 แสนล้านบาทในส่วนที่เหลือจนครบวงเงินเพื่อบรรเทาและเยียวยาผลกระทบจากวิกฤตการระบาดของโควิด-19 หนี้สาธารณะเมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2565 เพิ่มขึ้นสู่ระดับร้อยละ 60.4 ของ GDP จากร้อยละ 58.4 ของ GDP ในปี 2564

สถานการณ์เศรษฐกิจไทยที่ทยอยฟื้นตัวจากวิกฤตการระบาดของโควิด-19 ท่ามกลางแรงกดดันเงินเฟ้อด้านอุปทานที่เร่งขึ้นโดยเฉพาะราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ได้รับผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นแตะระดับสูงสุดในรอบกว่า 14 ปีที่ประมาณร้อยละ 6.1 จากร้อยละ 1.2 ในปี 2564 ธนาคารแห่งประเทศไทยจึงปรับทิศทาง การดำเนินนโยบายการเงินเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ โดยมีการปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายเป็นครั้งแรกในรอบ 4 ปี ในเดือนสิงหาคม 2565 และปรับขึ้นอย่างต่อเนื่องอีก 2 ครั้ง สู่ระดับร้อยละ 1.25 ณ สิ้นปี 2565 จากร้อยละ 0.50 เมื่อสิ้นปี 2564 ด้านค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ เคลื่อนไหวผันผวนในทิศทางอ่อนค่าค่อนข้างมากเนื่องจากการดำเนินนโยบายการเงินที่เข้มงวดอย่างรวดเร็วและเร่งขึ้นกว่าคาดของธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) อย่างไรก็ตาม เงินบาทแข็งค่าขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว ประกอบกับผลจากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์เนื่องจากเฟดมีแนวโน้มชะลอการปรับขึ้นดอกเบี้ยตั้งแต่ช่วงปลายปี 2565



### 2.8.2 ด้านสังคม

ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคม โดยเฉพาะความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้ ทำให้สัดส่วนคนจนในประเทศไทยยังคงสูงขึ้น โดยปีนี้ครัวเรือนของไทยขยายตัวสูงเป็นอันดับ 2 ในภูมิภาคเอเชียรองจากประเทศเกาหลีใต้ และมีสัดส่วนหนี้ครัวเรือนต่อ GDP สูงเป็นลำดับที่ 3 โดยเฉพาะสินเชื่อบุคคลภายใต้กำกับที่มีการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 22 จากปี 2563 ขณะที่กลุ่มครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท/เดือน มีแนวโน้มภาระหนี้สูงกว่ารายได้ และอาจกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ในระยะต่อไปของภาคครัวเรือน โดยพิจารณาข้อมูลการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของครัวเรือนฐานรากส่วนใหญ่พบว่ามาจากแหล่งเงินทุนกึ่งในระบบเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่บางส่วนใช้บริการจากแหล่งเงินทุนนอกระบบเนื่องจากความรวดเร็วและไม่ต้องมีหลักประกัน สำหรับมิติด้านรายได้หรือการออมเงิน จากผลการสำรวจพฤติกรรมกรรมการออม

ของ ธปท. พบว่าจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้คนส่วนใหญ่มีความตระหนักเรื่องการเงินเพื่อใช้ในยามฉุกเฉิน และการออมเพื่อการเกษียณ เพิ่มขึ้นร้อยละ 74.7 ถึงแม้ระดับการออมปรับตัวลดลง จากผลกระทบวิกฤตการณ์โควิด-19 แต่ในภาพรวมภาวการณ์ออมของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา โดยธนาคารออมสิน ในฐานะสถาบันการเงินของรัฐที่เป็นผู้นำด้านการส่งเสริมการออม มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการส่งเสริมด้านการออม และสร้างวินัยทางการเงินมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการยกระดับผ่านช่องทางดิจิทัลที่สอดคล้องกับ Life Style ในปัจจุบัน

### 2.8.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันโลกให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ และแนวคิดเรื่องการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ในระดับบริษัท โดยจากรายงานของ UN (United Nations) หรือองค์การสหประชาชาติ พบว่าโลกมีอุณหภูมิโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 2.7 องศาเซลเซียส ซึ่งเป็นความท้าทายในระดับองค์กรที่จะแบ่งปันความรับผิดชอบทั้งในทางตรงและทางอ้อม ประเทศไทยจึงประกาศบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในปี ค.ศ.2050 และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ได้ในปี ค.ศ. 2065 เพื่อจำกัดการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียสระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม โดยมีการกำหนดเป้าหมายไว้ที่ 15 องศาเซลเซียส ส่งผลให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนต้องตั้งเป้าหมายในการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Target) และดำเนินการกำหนดแผนงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร

## 2.9 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)



เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals 2030: SDGs) คือเป้าหมายการพัฒนาของสหประชาชาติที่กำหนดทิศทางการพัฒนา 17 เป้าหมายหลักที่ต้องบรรลุภายในปี 2573 โดยมองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน ประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับภารกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกรอบแนวคิดในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรี ยังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

## เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนดังกล่าวประกอบไปด้วย 17 เป้าหมาย มีรายละเอียดดังนี้

1. ขจัดความยากจน ขจัดความยากจนในทุกรูปแบบในทุกพื้นที่
2. ขจัดความอดอยาก ยุติความหิวโหย บรรลุเป้าความมั่นคงทางอาหาร การปรับปรุงด้านการโภชนาการและส่งเสริมเกษตรกรรมแบบยั่งยืน
3. สุขภาพดีชีวิตมีสุข รับรองการมีสุขภาวะในการดำรงชีพและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีในทุกช่วงอายุ
4. การศึกษาที่มีคุณภาพ รับรองการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม และส่งเสริมโอกาสการเรียนรู้ตลอดชีพแก่ทุกคน
5. ความเท่าเทียมกันทางเพศ บรรลุถึงความเท่าเทียมกันทางเพศและส่งเสริมพลังสตรีและเด็กหญิงทุกคน
6. น้ำสะอาดและการสุขาภิบาล รับรองมีการจัดการน้ำสะอาดและการสุขาภิบาลที่ยั่งยืนสำหรับทุกคน
7. พลังงานสะอาดในราคาที่เอื้อถึง รับรองการเข้าถึงพลังงานในราคาที่ซื้อได้ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และทันสมัยสำหรับทุกคน
8. อาชีพและเศรษฐกิจที่ดี ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน ส่งเสริมศักยภาพการทำให้เกิดอาชีพและการจ้างงานอย่างถ้วนหน้าและเป็นธรรม และงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน
9. อุตสาหกรรม นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและทั่วถึง และสนับสนุนนวัตกรรม
10. ลดความไม่เท่าเทียม ลดความไม่เท่าเทียมของรายได้กันทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
11. เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทั่วถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน
12. การผลิตและบริโภคอย่างมีความรับผิดชอบ รับรองการรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน
13. การปฏิบัติการเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ ดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศและผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้วยการควบคุมการปล่อยมลพิษและ การส่งเสริมพลังงานที่กลับมาใช้ใหม่ได้
14. ชีวิตใต้สมุทร รักษาและใช้ทรัพยากรในมหาสมุทรและท้องทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
15. ชีวิตบนผืนดิน ปกป้อง บูรณะและส่งเสริมการใช้/ระบบนิเวศวิทยา การจัดการทรัพยากรจากปล่อยอย่างยั่งยืน ต่อสู้กับการเปลี่ยนเป็นทะเลทราย หยุดยั้งความเสื่อมโทรมของดิน และการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ
16. สันติ ความยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็ง ส่งเสริมสังคมที่มีความสงบสุขไม่มีการแบ่งแยก เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน รับรองการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคนและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพเป็นที่พึ่งของส่วนรวมและเป็นที่ยอมรับในทุกระดับ
17. ความร่วมมือเพื่อเป้าหมาย เสริมสร้างวิธีการปฏิบัติให้เข้มแข็งและสร้างพลังความร่วมมือนานาชาติเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน



กทท. ในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ได้ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลอย่างจริงจังในเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยได้กำหนดกรอบการดำเนินงาน ในภาพรวมของ กทท. ที่สนับสนุนและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ และแผนงานระดับประเทศ ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนภาพดังนี้



ภายใต้กรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ ทั้ง 17 ด้าน พบว่า การดำเนินงานของ กทท. มีความเชื่อมโยงและสามารถสนับสนุนเป้าหมายหลัก 1 เป้าหมาย และเป้าหมายสนับสนุน 5 เป้าหมาย ประกอบด้วย

เป้าหมายหลัก (Key Goal)	
	เป้าหมายที่ 9 : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม
เป้าหมายสนับสนุน (Support)	
	เป้าหมายที่ 6 สร้างหลักประกันเรื่องน้ำและการสุขาภิบาล ให้มีการจัดการอย่างยั่งยืนและมีสภาพพร้อมใช้สำหรับทุกคน
	เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ และมีผลผลิต และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน
	เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทัวถถึงพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน
	เป้าหมายที่ 13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
	เป้าหมายที่ 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเลและทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

## 2.10 สมรรถนะหลักขององค์กร

### ความสามารถพิเศษขององค์กร (Core Competency)

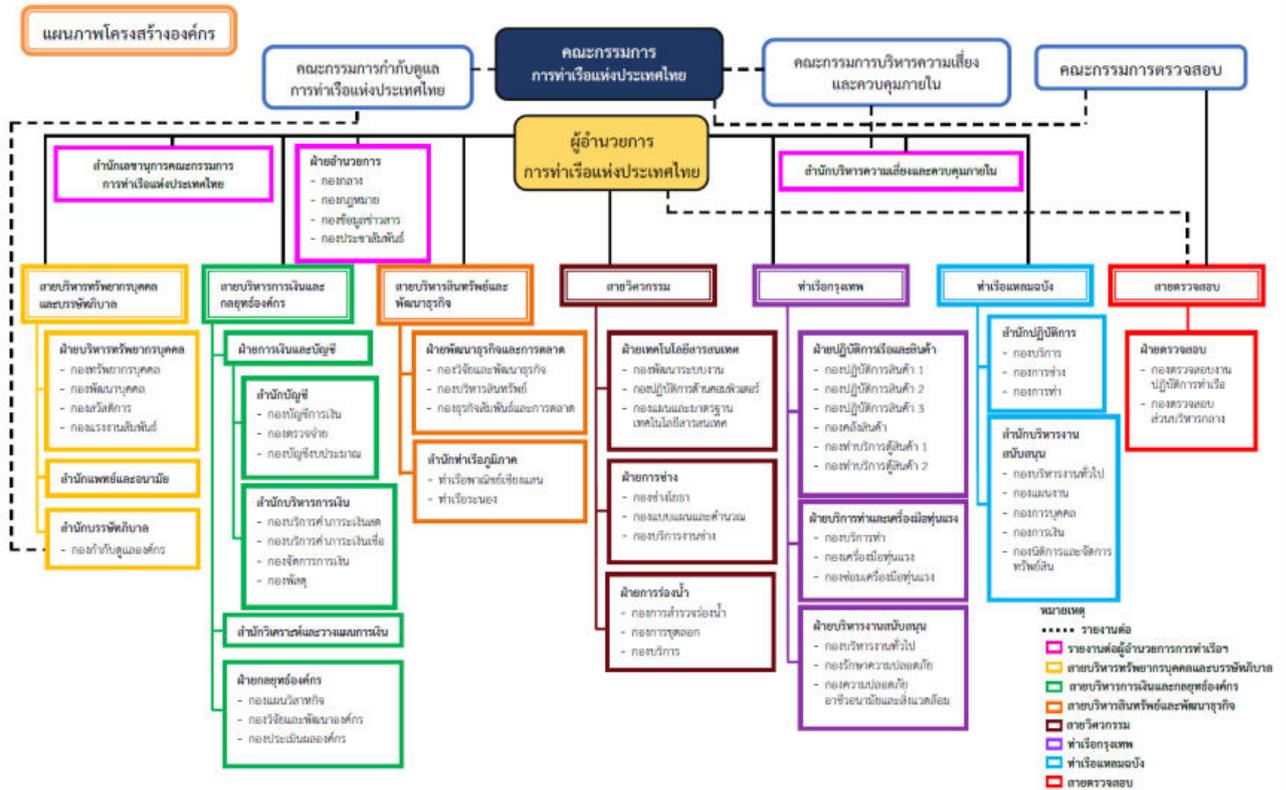
การวิเคราะห์ความสามารถพิเศษขององค์กร (Core Competency: CC) จะพิจารณาจากจุดแข็ง (Strengths) และทรัพยากรภายในองค์กร โดยใช้การวิเคราะห์ผ่านเครื่องมือ VRIO Framework ซึ่งประกอบไปด้วยการพิจารณาในด้าน

- V (Value) : คุณค่าของทรัพยากรที่มี ทำให้องค์กรได้เปรียบคู่แข่ง
- R (Rarity) : คู่แข่งไม่สามารถหาทรัพยากรเช่นเดียวกับองค์กรได้
- I (Inimitable) : คู่แข่งไม่สามารถลอกเลียนทรัพยากรขององค์กรได้
- O (Organized) : องค์กรสามารถนำทรัพยากรดังกล่าว มาใช้ประโยชน์ได้

ทั้งนี้ ทรัพยากรดังกล่าวข้างต้นจะต้องเป็นทรัพยากรที่แตกต่างไปจากคู่แข่งและสามารถลอกเลียนแบบได้ยาก โดยสามารถวิเคราะห์ทรัพยากรภายในองค์กรและสรุปความสามารถพิเศษของ กทท. (Core Competency) ได้ดังนี้

- CC1 (ปัจจุบัน) : ความสามารถในการเชื่อมระบบขนส่งทางเรือกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นแบบครบวงจร
- CC2 (อนาคต) : ความสามารถในการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุนที่สร้างโอกาสและพัฒนาในเชิงพาณิชย์
- CC3 (อนาคต) : ความสามารถในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมที่ยกระดับการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการทำงาน

## 2.11 ความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง ทั้งงบประมาณ บุคลากร และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแผนภาพโครงสร้างองค์กร



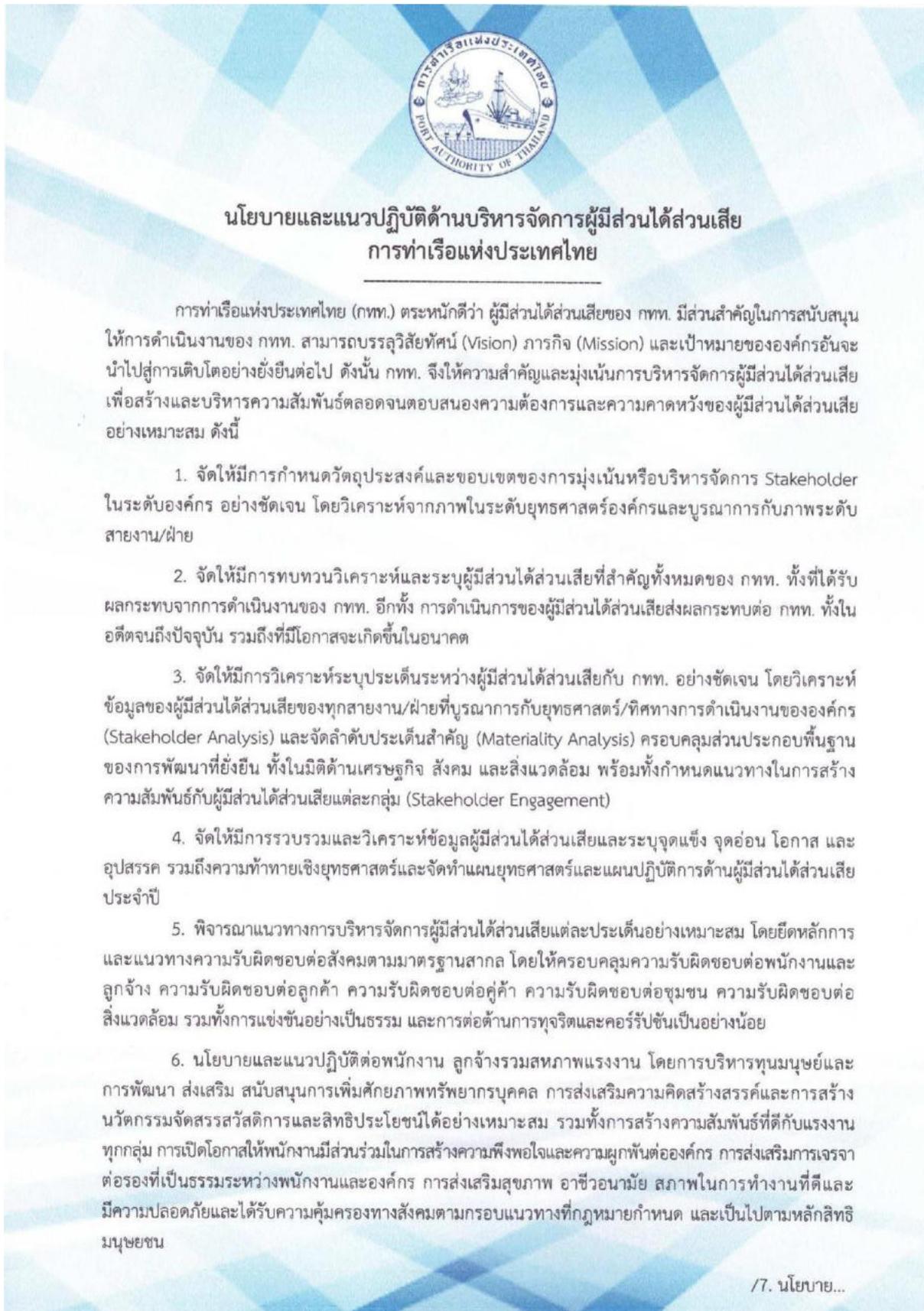
\*\* ที่มา : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

ตารางยอดอัตรากำลังของพนักงาน กทท. ตามแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว

หน่วยงาน	อัตราเดิม ตามกรอบ เดิม	อัตราที่เหมาะสมตามกรอบ อัตรารับจ้างปีงบประมาณ 2568 ตามมติฝ่ายบริหาร ครั้งที่ 3/2568	อัตรารับจ้าง										% อัตรา บรรจุเทียบ กับอัตรา ตามกรอบ
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	อัตรารับจ้างที่เพิ่ม/ลดลง ปีงบประมาณ 2568 (ต.ค. 67 - ก.ย. 68)	
ประจำผู้อำนวยการ กทท.	23		19	19	19	16	16	16	17	18	17	-2	74
สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ กทท.	18		10	10	10	10	10	10	10	10	13	3	72
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	13		10	10	10	11	11	11	11	11	10	0	77
สายตรวจสอบ	1		1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	100
ฝ่ายตรวจสอบ	42		30	30	30	29	30	30	30	30	30	0	71
ฝ่ายผู้อำนวยการ	112		90	90	90	90	90	90	90	91	92	2	82
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล	2		0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	100
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	202		132	132	132	132	132	132	133	133	132	0	65
สำนักแพทย์และอนามัย	62		40	40	41	42	42	42	43	43	43	3	69
สำนักบรรษัทภิบาล	9		8	8	8	8	8	8	8	8	8	0	89
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร	2		1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	100
ฝ่ายการเงินและบัญชี	338		257	258	260	261	264	268	268	268	268	11	79
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	45		36	36	36	36	36	36	35	35	35	-1	78
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ	2		0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	100
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	68		53	54	55	54	54	54	53	53	54	1	79
สำนักท่าเรือภูมิภาค	53		30	30	30	30	30	31	31	31	31	1	58
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สายวิศวกรรม	2		1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	100
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	60		46	46	46	46	46	46	47	49	49	3	82
ฝ่ายการช่าง	286		163	163	164	164	164	164	166	168	169	6	59
ฝ่ายการร่อนน้ำ	388		236	234	237	237	238	242	251	259	262	26	68
ท่าเรือกรุงเทพ	91		64	68	68	68	68	69	70	70	70	6	77
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	1,390		908	907	953	955	957	956	979	982	989	81	71
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	819		578	579	594	598	600	602	603	603	605	27	74
ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน	154		98	97	97	98	101	101	100	101	100	2	65
ท่าเรือแหลมฉบัง	14		10	9	9	10	10	11	11	11	11	1	79
สำนักปฏิบัติการ	198		161	161	162	162	161	165	165	166	165	4	83
สำนักบริหารงานสนับสนุน	123		102	102	103	103	103	106	107	108	108	6	88
<b>รวม</b>	<b>4,518</b>	<b>3,379</b>	<b>3,084</b>	<b>3,087</b>	<b>3,158</b>	<b>3,169</b>	<b>3,180</b>	<b>3,199</b>	<b>3,237</b>	<b>3,257</b>	<b>3,270</b>	<b>186</b>	<b>97</b>

\*\* ที่มา : ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

## 2.12 กรอบหรือแนวทางการกำกับดูแล (Governance)



  
**นโยบายและแนวปฏิบัติด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**  
**การทำเรือแห่งประเทศไทย**

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. มีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินงานของ กทท. สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) และเป้าหมายขององค์กรอันจะนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป ดังนั้น กทท. จึงให้ความสำคัญและมุ่งเน้นการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างและบริหารความสัมพันธ์ตลอดจนตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสม ดังนี้

1. จัดให้มีการกำหนดวัตถุประสงค์และขอบเขตของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการ Stakeholder ในระดับองค์กร อย่างชัดเจน โดยวิเคราะห์จากภาพในระดับยุทธศาสตร์องค์กรและบูรณาการกับภาพระดับสายงาน/ฝ่าย
2. จัดให้มีการทบทวนวิเคราะห์และระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้งหมดของ กทท. ทั้งที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ กทท. อีกทั้ง การดำเนินการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียส่งผลกระทบต่อ กทท. ทั้งในอดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นในอนาคต
3. จัดให้มีการวิเคราะห์ระบุประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับ กทท. อย่างชัดเจน โดยวิเคราะห์ข้อมูลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทุกสายงาน/ฝ่ายที่บูรณาการกับยุทธศาสตร์/ทิศทางการดำเนินงานขององค์กร (Stakeholder Analysis) และจัดลำดับประเด็นสำคัญ (Materiality Analysis) ครอบคลุมส่วนประกอบพื้นฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดแนวทางในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม (Stakeholder Engagement)
4. จัดให้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค รวมถึงความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี
5. พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละประเด็นอย่างเหมาะสม โดยยึดหลักการและแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมตามมาตรฐานสากล โดยให้ครอบคลุมความรับผิดชอบต่อพนักงานและลูกจ้าง ความรับผิดชอบต่อลูกค้า ความรับผิดชอบต่อคู่ค้า ความรับผิดชอบต่อชุมชน ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการแข่งขันอย่างเป็นธรรม และการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันเป็นอย่างน้อย
6. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน ลูกจ้างรวมสหภาพแรงงาน โดยการบริหารทุนมนุษย์และการพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนการเพิ่มศักยภาพทรัพยากรบุคคล การส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการสร้างนวัตกรรมจัดสรรสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับแรงงานทุกกลุ่ม การเปิดโอกาสให้พนักงานมีส่วนร่วมในการสร้างความพึงพอใจและความผูกพันต่อองค์กร การส่งเสริมการเจรจาต่อรองที่เป็นธรรมระหว่างพนักงานและองค์กร การส่งเสริมสุขภาพ อาชีวอนามัย สภาพในการทำงานที่ดีและมีความปลอดภัยและได้รับความคุ้มครองทางสังคมตามกรอบแนวทางที่กฎหมายกำหนด และเป็นไปตามหลักสิทธิมนุษยชน

/7. นโยบาย...

7. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นภาครัฐและหน่วยงานภาครัฐ โดยการบริหารจัดการองค์กร คำนึงถึงสิทธิทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในการสนับสนุนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี และให้ดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและวิสัยทัศน์ของ กทท. เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

8. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้าและผู้ส่งมอบ โดยคำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดจ้าง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ การไม่เลือกปฏิบัติในการจัดซื้อจัดจ้าง ผนวกกับด้านการต่อต้าน การทุจริตคอร์รัปชัน ไม่เรียกรับหรือรับหรือจ่ายผลประโยชน์ในการค้ากับลูกค้าและผู้ส่งมอบ รวมถึงการเปิดเผย ไม่เอาัดเอาเปรียบโดยให้ข้อมูลที่ถูกต้องอย่างเท่าเทียมกัน รวมถึงการส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม

9. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้าโดยให้ความสำคัญกับการให้บริการอย่างยั่งยืนกับ กทท. โดย การให้บริการที่สร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าโดยคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นแก่สังคมและสิ่งแวดล้อมทั้ง ทางตรงและทางอ้อม การทำการตลาด การปฏิบัติตามข้อตกลงและให้ข้อมูลสารสนเทศอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และเท่าเทียม การออกแบบท่าเทียบเรือในการให้บริการและการปฏิบัติงานที่คำนึงถึงสุขภาพ อาชีวอนามัย และ ความปลอดภัย การสนับสนุนให้ลูกค้าเข้าถึงบริการได้อย่างเท่าเทียมกัน การบริหารข้อร้องเรียน รวมถึงการปกป้อง ข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

10. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อชุมชนและกลุ่ม NGOs โดยมีการคัดเลือกชุมชนที่สำคัญ เพื่อพัฒนา และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ให้สอดคล้องกับกรอบมาตรฐานแนวทางการรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) ผ่านการสนับสนุนและการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

11. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง โดยให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบของกฎหมาย คำนึงถึงหลักจริยธรรมและความโปร่งใส ไม่กระทำการใดๆ ที่จะเป็นการเอาเปรียบคู่แข่งชั้นทางธุรกิจอันก่อให้เกิด ความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันมีช่องทางเพื่อรับข้อร้องเรียนกรณีที่มีคู่แข่งทางธุรกิจ ตลอดจนต่อต้านการผูกขาด และการเลือกปฏิบัติการค้า ต่อต้านการทุจริต ไม่เรียกร้อง ไม่รับ และไม่ให้เงินหรือผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริต ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันทางการตลาด

12. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อหน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งระหว่างประเทศ โดยดำเนินงานและ ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบด้านการขนส่งทางทะเลกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติในการบริหารจัดการ ความปลอดภัยในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามพันธกรณีอนุสัญญาะหว่างประเทศ อย่างต่อเนื่อง

13. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสื่อมวลชน โดยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารให้สื่อมวลชน และสื่อสารต่อ สื่อสาธารณะได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็ว

14. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อแหล่งเงินทุน/สถาบันการเงิน โดยคำนึงถึงความเสมอภาคและ ความซื่อสัตย์ในการดำเนินงาน โดยปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และมีจรรยาบรรณที่ดีในการแข่งขัน ทางการค้า ตลอดจนมีการจัดหาเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเท่าเทียม ซึ่งได้ให้ความสำคัญต่อการยึดมั่น และรับผิดชอบต่อพันธสัญญาหรือข้อตกลงใดๆ ที่ให้ไว้ อันเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือและภาพลักษณ์ที่ดีของ องค์กร

/15. นโยบาย...

15. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพันธมิตรทางธุรกิจ โดยการดูแลทั้งในเรื่องหลักสิทธิมนุษยชน สิทธิทางด้านเศรษฐกิจ โดยการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้มีส่วนร่วมความร่วมมือกับเครือข่ายพันธมิตร อย่างสม่ำเสมอ

16. นโยบายและแนวปฏิบัติต่อองค์กรวิชาชีพต่างๆ โดยให้ความสำคัญเพื่อให้สามารถมีกระบวนการ จัดทำรายงานและนำเสนอข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และมีคุณภาพทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน แก่หน่วยงาน ภายในและภายนอก

17. นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมโดยการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและกฎหมายทั้งในประเทศและ ระดับสากล ตลอดจน ผลักดันให้มีการปกป้องสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ การมุ่งเน้นดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำ และขยายแนวคิดการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำไปยังทั่วทั้งห่วงโซ่อุปทาน สนับสนุนบุคลากรในองค์กร ให้สร้างสรรค์นวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม พัฒนาศักยภาพและความสามารถให้ดูแลด้านสิ่งแวดล้อม

18. นโยบายด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันโดยการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและ ประพฤติมิชอบ ไม่เข้าไปเกี่ยวข้องหรือไม่กระทำการใดที่แสดงถึงเจตนา เพื่อให้ได้มาซึ่งประโยชน์ทั้งทางตรงและ ทางอ้อม รวมถึงไม่ส่งเสริมหรือมีส่วนร่วม ตลอดจนไม่ละเลยหรือเพิกเฉยต่อการพบเห็น และให้ความสำคัญกับ ประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดประโยชน์ทับซ้อน

19. นโยบายการบูรณาการ การกำกับดูแลที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (Governance Risk and Compliance : GRC) ของ กทท. โดยเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ในการกำกับดูแลการดำเนินงาน การบริหารความเสี่ยงและการบูรณาการกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อยกระดับความโปร่งใสในการดำเนินงาน สร้างระบบการกำกับดูแลที่ดีและการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุม ใน 3 มิติข้างต้นรวมถึงสร้างความเชื่อมั่นในการป้องกันทั้ง 3 ระดับ (Three Line of Defence) แนวป้องกันชั้นที่ 1 ผู้รับผิดชอบระดับสายงาน (First Line) แนวป้องกันชั้นที่ 2 หน่วยงานรับผิดชอบในภาพรวม (Second Line) แนวป้องกันชั้นที่ 3 หน่วยงานตรวจสอบภายใน (Third Line) ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ทุกกลุ่ม

ทั้งนี้ ให้มีการจัดทำแนวปฏิบัติและการทบทวนนโยบายด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกปีเพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับบริบทและปัจจัยภายนอกที่เปลี่ยนแปลง

ประกาศ ณ วันที่ ๘ กันยายน 2567



(นายชัยธรรม พรหมศร)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



นโยบายและแนวปฏิบัติ  
ด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
การท่าเรือแห่งประเทศไทย



ผู้รับผิดชอบ	หน้าที่
คณะกรรมการ กทท.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ระยะยาว</li> <li>- รับทราบและให้ความเห็น/คำแนะนำต่อรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการตามแผนยุทธศาสตร์รายไตรมาส</li> </ul>
คณะกรรมการ กลั่นกรอง เรื่องเข้าคณะกรรมการกทท.	รับทราบและให้ความเห็น/คำแนะนำต่อรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการตามแผนยุทธศาสตร์รายไตรมาส และเสนอต่อคณะกรรมการ กทท.
คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.	รับทราบและให้ความเห็น/คำแนะนำต่อรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการตามแผนยุทธศาสตร์รายไตรมาส และเสนอต่อคณะกรรมการ กลั่นกรอง
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูรกิจ (สาย บธ.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กลั่นกรองและให้ความเห็นต่อผลการดำเนินงาน ตามแผนงาน/โครงการ</li> <li>- กำกับ ดูแล/เร่งรัด ติดตามรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- กับด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรายไตรมาส และเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท.</li> </ul>
ฝ่ายพัฒนารูรกิจและการตลาด (ฝพต.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พิจารณารายงานผลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสนอผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อทราบรายไตรมาส</li> <li>- สนับสนุนให้คำแนะนำในการปรับปรุง ผลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบรรลุวัตถุประสงค์และ เป้าหมาย</li> </ul>

ผู้รับผิดชอบ	หน้าที่
กองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ (กจร.)	- พิจารณารายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการรายไตรมาส
แผนกวิจัยข้อมูลธุรกิจ (จร.) ผู้รับผิดชอบด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวม ติดตามรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการรายไตรมาส</li> <li>- จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- จัดทำบันทึกรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการรายไตรมาส</li> <li>- ต่อกองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ (กจร.)</li> <li>- จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ระยะยาว</li> <li>- สื่อสาร ถ่ายทอดแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีไปยังหน่วยงานภายใน กทท. และหน่วยงานภายนอก รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- บริหารจัดการข้อมูลในระบบสารสนเทศทางการตลาดอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- รายงานผลของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในรายงานประจำปีของ กทท.</li> </ul>

ตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศเช่นหลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development ปี 2565 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นต้นเพื่อเป็นกรอบแนวทางการบริหารจัดการระบบงานภายใน กทท. และเสริมสร้างพฤติกรรมจรรยาบรรณของบุคลากรโดยครอบคลุมหลักปฏิบัติ 7 ประการดังนี้

- 1) ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
- 2) ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility)
- 3) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยสุจริตและเท่าเทียมกัน (Equitable Treatment)
- 4) ความโปร่งใสทั้งในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้และเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส (Transparency)
- 5) การสร้างมูลค่าแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว (Value Creation)
- 6) การส่งเสริมพัฒนาการกำกับดูแลและจรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจ (Ethics)
- 7) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานที่อาจมีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (Participation)

สำหรับระบบการกำกับดูแลที่ดีของกทท. ได้ประยุกต์แนวปฏิบัติที่ดีหรือมาตรฐานสากลมากำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบแนวทางการบริหารจัดการการส่งเสริมและตรวจสอบติดตามเพื่อผนวกเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำของ กทท. ประกอบด้วย

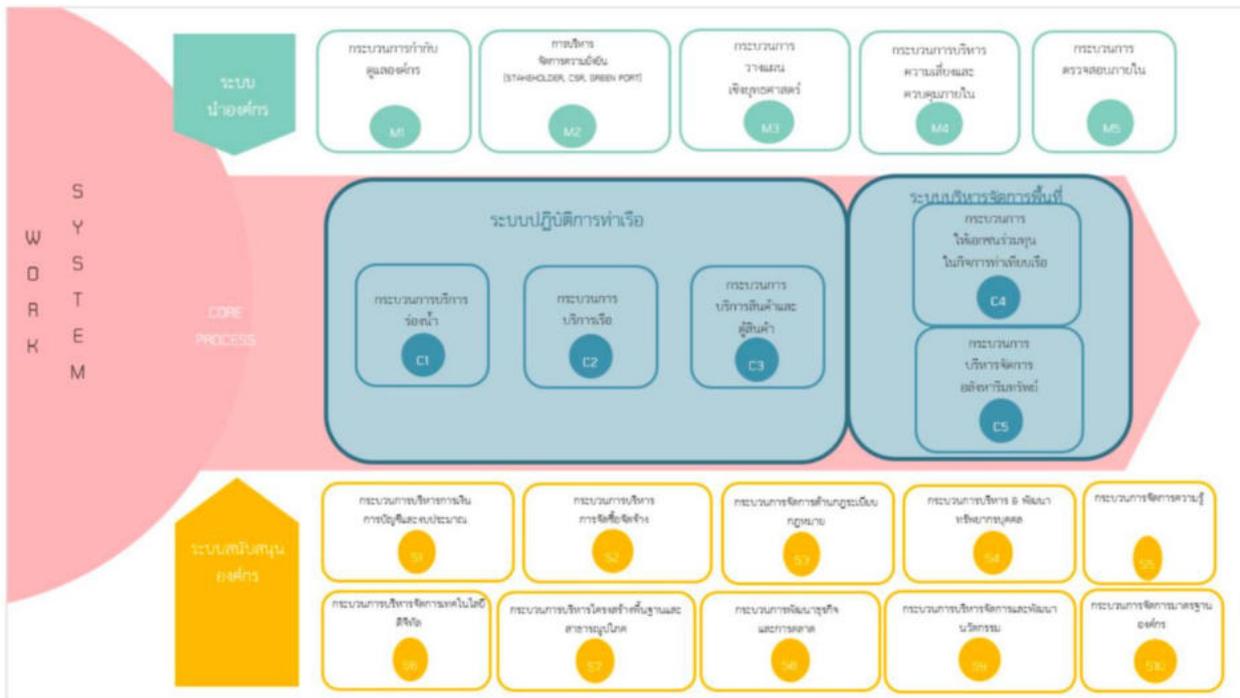
- 1) การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ
- 2) การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม
- 3) สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ
- 4) บทบาทคณะกรรมการกทท.
- 5) บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 6) ความยั่งยืนและนวัตกรรม
- 7) การเปิดเผยข้อมูล

- 8) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- 9) จริยธรรม
- 10) การติดตามผลการดำเนินงาน

จากระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว กทท. ได้มอบหมายคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

### 2.13 ระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ

ในปีงบประมาณ 2568 กทท. ได้มีการทบทวน/ออกแบบระบบงาน (Work System) และกระบวนการทำงาน (Work Process) รวมถึงการพิจารณาถึงข้อกำหนด ที่มุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี หรือการรองรับกับการสร้างนวัตกรรม เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและ/หรือความได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กร รวมถึงการพิจารณาความสามารถพิเศษที่จำเป็นในปัจจุบันหรืออาจจำเป็นในอนาคต เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ที่กำหนดไว้ได้ ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมข้างต้น



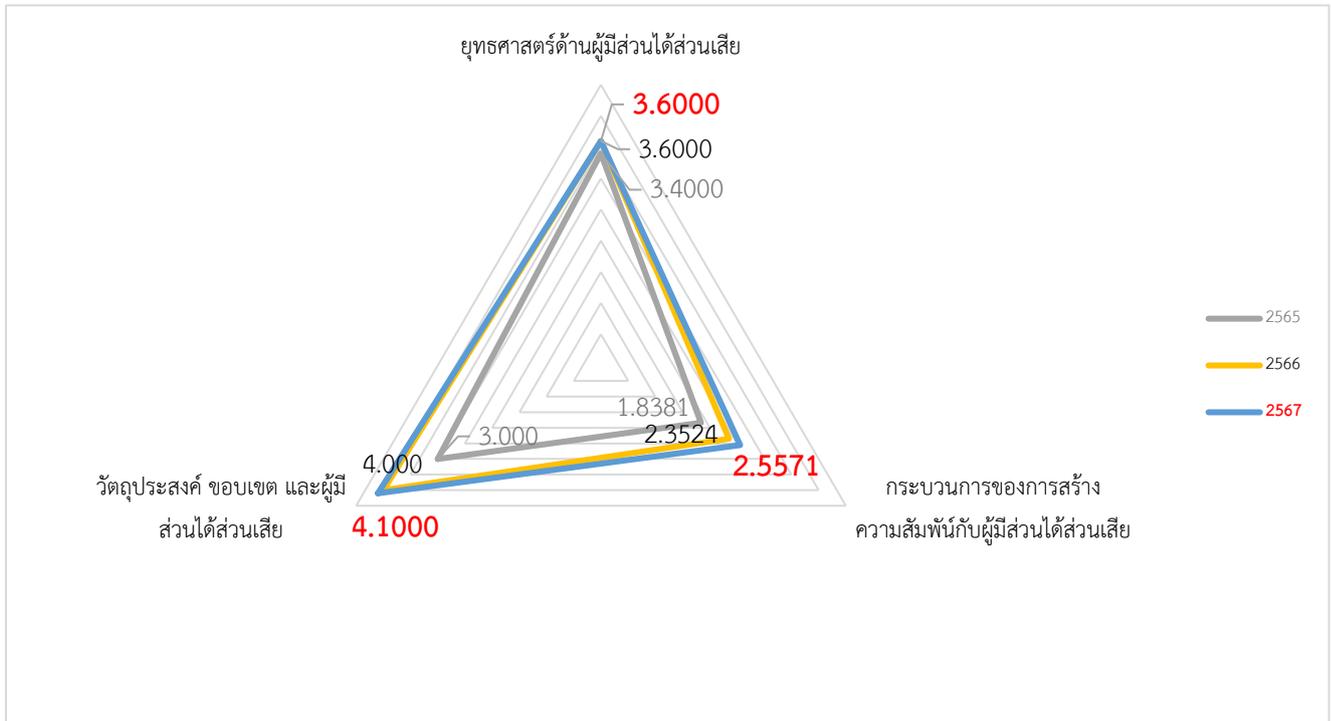
พบว่าแนวทางการดำเนินงานของ กทท. รวมถึงอุตสาหกรรมท่าเรือและโลจิสติกส์ ทั้งจากข้อมูลภายในประเทศและข้อมูลคู่เทียบที่เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก นั้นมีแนวทางการดำเนินงาน ระบบงาน และกระบวนการทำงาน ที่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น จึงสามารถสรุประบบงาน/กระบวนการทำงานที่สนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และขับเคลื่อนการดำเนินงานของ กทท. ได้ดังนี้

ทั้งนี้ สามารถสรุปความเชื่อมโยงของระบบงาน/กระบวนการทำงานที่สอดคล้องและสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ กทท. ดังนี้

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (SO)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	ระบบงาน/กระบวนการทำงานที่สนับสนุนยุทธศาสตร์
SO1 ยกระดับท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น พร้อมสร้างโอกาสในการเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่า	S1.1 พัฒนาการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล	<b>ระบบปฏิบัติการท่าเรือ</b> - กระบวนการบริการร่อนน้ำ (C1) - กระบวนการบริการเรือ (C2) - กระบวนการบริการสินค้าและตู้สินค้า (C3) <b>ระบบบริการจัดการพื้นที่</b> - กระบวนการการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการท่าเทียบเรือ (C4) <b>ระบบสนับสนุนองค์กร</b> - กระบวนการบริหารการเงิน การบัญชี และงบประมาณ (S1) - กระบวนการบริหารจัดการซื้อจัดจ้าง (S2) - กระบวนการจัดการด้านกฎระเบียบ กฎหมาย (S3) - กระบวนการบริหารโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค (S7) - กระบวนการพัฒนาธุรกิจและการตลาด (S8) - กระบวนการจัดการมาตรฐานองค์กร (S10)
	S1.2 เป็นจุดถ่ายลำทางเลือกสำหรับสายเรือเส้นทางอาเซียน	
SO2 ขยายขอบเขตการให้บริการอย่างครบวงจร เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ	S2.1 แสวงหาโอกาสในการดำเนิน ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง พร้อมเชื่อมโยงท่าเรือสู่ระบบโลจิสติกส์อื่นของประเทศ	<b>ระบบปฏิบัติการท่าเรือ</b> - กระบวนการบริการเรือ (C2) - กระบวนการบริการสินค้าและตู้สินค้า (C3) <b>ระบบสนับสนุนองค์กร</b> - กระบวนการบริหารการเงิน การบัญชี และงบประมาณ (S1) - กระบวนการบริหารจัดการซื้อจัดจ้าง (S2) - กระบวนการบริหารโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค (S7) - กระบวนการพัฒนาธุรกิจและการตลาด (S8)
SO3 สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์	S3.1 พัฒนาและบริหารจัดการสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	<b>ระบบบริการจัดการพื้นที่</b> - กระบวนการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ (C5) <b>ระบบสนับสนุนองค์กร</b> - กระบวนการบริหารการเงิน การบัญชี และงบประมาณ (S1) - กระบวนการจัดการด้านกฎระเบียบ กฎหมาย (S3) - กระบวนการพัฒนาธุรกิจและการตลาด (S8)
SO4 พัฒนาประสิทธิภาพและกระบวนการทำงานภายในเพื่อเสริมสร้างความยั่งยืนต่อองค์กร	S4.1 พัฒนาขีดความสามารถและยกระดับศักยภาพการดำเนินงานเพื่อบูมสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง	<b>ระบบสนับสนุนองค์กร</b> - บริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล (S4) - กระบวนการจัดการความรู้ (S5) - กระบวนการบริหารจัดการเทคโนโลยีดิจิทัล (S6) - กระบวนการบริหารและพัฒนานวัตกรรม (S9)
	S4.2 พัฒนาการทำงานอย่างมีส่วนร่วมพร้อมคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	<b>ระบบนำองค์กร</b> - กระบวนการกำกับดูแลองค์กร (M1) - กระบวนการบริหารจัดการความยั่งยืน (Stakeholder, CSR, GREEN PORT) (M2)

## 2.14 ผลการประเมิน Enabler ด้านการจัดการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM)

เกณฑ์ประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐวิสาหกิจมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สูงขึ้นและให้อำนาจแก่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจในการบริหารจัดการภายในองค์กรได้เองซึ่งเป็นเครื่องมือในการวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจสำหรับการประเมินในด้าน



การจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Management) ของกทท. มีผลการประเมินอยู่ในระดับ Maturity “ระดับ 2” ซึ่งหมายถึงเริ่มมีระบบกระบวนการหรือมีไม่เพียงพอหรือไม่มีคุณภาพไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานทั้งในด้านนโยบายเป้าหมายกรอบเกณฑ์ระเบียบวิธีการทำงานมีคู่มือ การปฏิบัติงานในการดำเนินงานในระบบกระบวนการนั้น ๆ ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์รวมทั้งแม้จะมีการติดตามกำกับประเมินผลปรับปรุงแก้ไขปัญหาและสนับสนุนเพียงพอสำหรับการทำงานตามปกติแต่ไม่สม่ำเสมอ ทั้งนี้ มีคะแนนในรายด้านเพิ่มขึ้นทุกปีโดยมีรายละเอียดดังนี้

### ประเด็นที่ กทท. สามารถดำเนินการได้

กทท. มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจหรือคณะกรรมการที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผ่านการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญมีการทบทวนวัตถุประสงค์ ขอบเขต กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กรอย่างชัดเจน เป็นรูปธรรมและมีที่มาที่ไป และมีการถ่ายทอดโดยมีความสอดคล้องกับข้อมูลของแต่ละฝ่าย และมีการถ่ายทอดสื่อสารไปยังผู้บริหาร และพนักงานทุกส่วนงาน รวมถึงหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องมีการจัดทำแผนการสร้างความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปีครอบคลุมทุกฝ่าย มีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อสาธารณชน โดยรายงานภาพรวมของกิจกรรมการสร้าง ความสัมพันธ์ทั้งหมด รวมทั้งผลลัพธ์และผลกระทบของการสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบของรายงานต่าง ๆ

### ประเด็นที่ กทท. ยังดำเนินการได้ไม่สมบูรณ์

กทท. ควรมีการทบทวน/ปรับปรุง/พัฒนา กรอบ Governance ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แสดงโครงสร้างผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ชัดเจน ควรมีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิผลและค่าเป้าหมาย (ตัวชี้วัดกระบวนการและตัวชี้วัดผลลัพธ์ของกระบวนการ) การแสดงรายละเอียดการปรับปรุงกระบวนการที่ผลักดันตัวชี้วัดประสิทธิผลและการจัดเก็บความรู้และนวัตกรรมประจำปีลงระบบดิจิทัลขององค์กร ควรมีการกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขต ระดับ (Levels) ที่คาดหวัง และวิธีการรูปแบบ (Methods) ของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อตอบสนองระดับที่คาดหวังครอบคลุมทุกฝ่าย

ทั้งนี้ กทท. ได้ดำเนินการกำหนดตัวชี้วัดของโครงการ/แผนงาน เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพตามเกณฑ์ประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM)

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ตัวชี้วัดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. แผนการสร้างความสัมพันธ์และเพิ่มประสิทธิภาพการประชุม	คณะกรรมการ กทท./ คณะอนุกรรมการ กทท.	- ร้อยละความสำเร็จของการประชุมได้ครบถ้วน - ระดับความพึงพอใจของ กกก. กทท.	สกก.
2. แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานตรวจสอบภายใน	พนักงาน กทท.	- ร้อยละความสำเร็จของงานบริการให้คำปรึกษาตามแผน - ร้อยละความพึงพอใจของหน่วยงานรับตรวจ	ฝต.
3. แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมพนักงาน กทท. ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	พนักงาน กทท.	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละของจำนวนผู้เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละของคะแนน SE-AM ที่เพิ่มขึ้น	สสค.
4. แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินงานของ กทท. ระหว่าง กทท. กับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทท.	สหภาพแรงงาน รัฐวิสาหกิจ กทท.	- ร้อยละความสำเร็จในการจัดกิจกรรมตามแผนการสื่อสาร - ร้อยละความเข้าใจของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจต่อทิศทางการดำเนินงานของ กทท.	ฝบ.(กร.)
5. แผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการเงินของ กทท.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ</li> <li>■ หน่วยงานภาครัฐ</li> <li>■ พนักงาน กทท.</li> </ul>	- จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นไปตามแผนที่กำหนด - ความพึงพอใจของการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 75	ฝง.
6. แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทท. กับหน่วยงานรัฐ			
กิจกรรมที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม	- ร้อยละความสำเร็จในการติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของ คค. - ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (หน่วยงานภาครัฐ - คค.) ต่อการดำเนินงานของ กทท. มีผลคะแนนการสำรวจไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80	ฝก.
กิจกรรมที่ 2 แผนบริหารความสัมพันธ์กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และบริษัทที่ปรึกษาของ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ฝก.

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ตัวชี้วัดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
กิจกรรมที่ 3 แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ และสนับสนุนการดำเนินงาน ให้แก่กรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละของจำนวนผู้เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละความพึงพอใจ	ผน.
กิจกรรมที่ 4 แผนกระชับความสัมพันธ์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน	กรมเจ้าท่า	- จำนวนครั้งที่จัดประชุม - ร้อยละของจำนวนผู้เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละความพึงพอใจ	ทกท. (ฝท.)
7. แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเขตวิศวกรรม ทกท.	ลูกค้า (กลุ่มผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์)	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละของจำนวนผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ - ร้อยละการรับรู้ข่าวสาร - ร้อยละความพึงพอใจ	ฝพต. (กสท.)
8. โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การแก้ไขปัญหาราจรถภายในเขต ทลฉ.)	ผู้ประกอบการรถบรรทุก	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสารร้อยละของจำนวนผู้ร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละของความพึงพอใจและมั่นใจต่อการใช้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง	ทลฉ. (สปก./สพส.)
9. การสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่ม NGOs โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	NGOs	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละของจำนวนผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้ข่าวสาร - ร้อยละของความพึงพอใจ	ฝพต. (กสท.)
10. แผนการส่งเสริมสื่อสารผ่านทาง Line Official Account	ลูกค้า	- จำนวนครั้งในการสื่อสารเป็นไปตามแผนที่กำหนด - ความพึงพอใจในการเปิดให้บริการระบบ Line Official Account	ฝอ./ฝพต.
11. แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ	ผู้ส่งมอบ	- ร้อยละจำนวนงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน - ความพึงพอใจของพนักงานและผู้ให้บริการ	ฝช.
12. แผนการสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงสถานที่ทำงาน	พนักงาน ทกท.	- ร้อยละการดำเนินงานตามแผน - ผลการสำรวจความพึงพอใจด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด	ฝบ. (กร.)
13. แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน	พนักงาน ทกท.	- พนักงานมีองค์ความรู้ในด้านสุขภาพการดูแลตัวเองเพิ่มขึ้น - จำนวนการเข้าร่วมกิจกรรมของพนักงาน - พนักงานมีความพึงพอใจอยู่ในระดับดี-ดีมาก จากแบบประเมินความพึงพอใจในการจัดโครงการ	สพอ.
14. แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	พนักงาน ทกท.	- ความสำเร็จของพัฒนาระบบได้ตามเป้าหมาย - ร้อยละของความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบ	ฝทส.
15. โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)	ลูกค้า	- จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรม - ร้อยละของจำนวนผู้ที่เข้าร่วม - ร้อยละของความพึงพอใจ	ฝพต. (กสท.)

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ตัวชี้วัดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
16. แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ	ลูกค้า/คู่ค้า/สมาคม/สมาพันธ์	- ดำเนินการโครงการฯ ได้สำเร็จตามแผน ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80 - ร้อยละของความพึงพอใจของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ทกท. (ฝส.)
17. แผนสร้างความสัมพันธ์หน่วยงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า (รพท. และกรมศุลกากร)	หน่วยงานภาครัฐ การรถไฟแห่งประเทศไทย	- ร้อยละของจำนวนผู้เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละของความพึงพอใจ	ทกท. (ฝส.)
18. แผนการร่วมแก้ไขปัญหากับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ (ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งและบริษัทรับจ้างยกขน)	คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ	- ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขปัญหาตามแผน - ร้อยละของความพึงพอใจและมั่นใจต่อการใช้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบ A)	ทลจ. (สปก.)
19. แผนพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง สำคัญท่าเรือภูมิภาค	หน่วยงานท้องถิ่นลูกค้า	- ร้อยละของหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมการนำเสนอโครงการปลูกป่าที่ ทรน. และ ทชส. - คะแนนความพึงพอใจของหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมการนำเสนอโครงการปลูกป่าที่ ทรน. และ ทชส.	สทท.
20. แผนสัมมนาชุมชนสัมพันธ์	ชุมชน	- จำนวนครั้งที่จัดการสื่อสาร - ร้อยละของจำนวนผู้เข้าร่วม - ร้อยละการรับรู้การสื่อสารข้อมูล - ร้อยละของความพึงพอใจ	ทลจ.
21. โครงการสนับสนุน/ส่งเสริมให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบเข้าร่วมการประชุม/สัมมนากับหน่วยงานภายนอก	ทุกกลุ่ม	- ร้อยละความสำเร็จของแผนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานภาครัฐ (ITA) ของ ทกท. - ร้อยละของจำนวนรายงานผลการประชุม/สัมมนา (100 %)	สบท. (กกอ.)
22. แผนการส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน	สื่อมวลชน	- จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนด - ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	ฝอ.
23. แผนการสร้างความสัมพันธ์กับคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	คณะกรรมการ	- ร้อยละความสำเร็จของการจัดประชุมได้ตามแผนที่กำหนด - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามมติจากการประชุมร่วมกันขอคณะอนุกรรมการชุดย่อยอื่น ๆ	ฝต.

## 2.15 ผลการดำเนินงานการจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ กทท.

	2563	2564	2565	2566	2567	คาดการณ์ปี 2568
ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1.0000	2.2500	3.4000	3.6000	3.6000	3.7000 (+0.1000)
วัตถุประสงค์ขอบเขตและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1.4333	2.5000	3.0000	4.0000	4.1000 (+0.1000)	4.200 (+0.1000)
กระบวนการของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1.1929	1.6095	1.8381	2.3524	2.5571 (+0.2047)	2.700 (+0.1000)

## 2.16 หลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (AA1000SES)

มาตรฐาน AA1000 เป็นมาตรฐานที่พัฒนาโดย Account Ability ซึ่งเป็นองค์กรที่เชี่ยวชาญด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้พัฒนาและกำหนดมาตรฐาน AA1000 เพื่อให้องค์กรสามารถประเมินและจัดการความรับผิดชอบต่อทางกายภาพและทางสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ มาตรฐานนี้ได้รับความยอมรับและใช้งานจากหลายองค์กรและกลุ่มงานทั่วโลกเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานที่มุ่งเน้นความยั่งยืนและการรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในมาตรฐาน AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) เน้นความรับผิดชอบต่อทางกายภาพ (physical responsibility) และความรับผิดชอบต่อทางสังคม (social responsibility) ขององค์กรซึ่งมุ่งเน้นให้องค์กรรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมโดยเฉพาะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากกิจกรรมขององค์กร โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การรับรู้และการทำความเข้าใจ : องค์กรควรเข้าใจและรับรู้ถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขององค์กร เช่น ลูกค้านักงานพันธมิตรธุรกิจชุมชน เพื่อกำหนดแนวทางและกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นการเพิ่มคุณค่าสำหรับทุกฝ่าย

2) การสื่อสารและการเผยแพร่ข้อมูล : องค์กรควรสร้างความโปร่งใสและสื่อสารที่โปร่งใสแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้พวกเขาเข้าใจและเกี่ยวข้องกับกิจกรรมขององค์กร องค์กรควรเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นเชิงบวกและเชิงลบเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับข้อมูลที่ตรงประเด็นและเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจ

3) การปฏิบัติตามหลักการสร้างความรับผิดชอบต่อ : องค์กรควรพัฒนานโยบายและกระบวนการที่มุ่งเน้นความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้กรอบการตัดสินใจที่มีมาตรฐานและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม องค์กรควรจัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อทางสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อเปิดเผยผลกระทบที่เกิดขึ้น และรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อปรับปรุงและพัฒนากิจกรรมให้สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย

ดังนั้นหลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในมาตรฐาน AA1000 เน้นการรับรู้การสื่อสารและการปฏิบัติตามหลักการสร้างความรับผิดชอบต่อทางกายภาพและทางสังคมซึ่งช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความเข้าใจในทุกฝ่าย และสร้างความเป็นทางการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.17 รายงานผลสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2564	2566	2567
พนักงาน/ลูกจ้าง รวมสหภาพ	4.04	4.12	4.38
ผู้ถือหุ้นภาครัฐ	4.00	4.00	4.00
หน่วยงานกำกับดูแล ภาครัฐ/หน่วยงาน ภาครัฐ	4.53	4.27	4.13
ลูกค้า/ผู้ใช้บริการ	-	-	-
คู่ค้า (ผู้ประกอบการทำเทียบเรือ)	3.90	4.33	4.13
ผู้ส่งมอบ	4.50	4.41	4.29
ชุมชน/สังคม	4.26	4.32	4.39
คู่แข่ง/คู่เทียบ	4.00	3.89	4.00
NGOs	4.00	4.00	4.00
สื่อมวลชน	-	4.00	4.00
หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ	-	-	-
แหล่งเงินทุน/สถาบันการเงิน	-	5.00	5.00
พันธมิตรทางธุรกิจ	4.33	4.33	4.20
องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ	-	4.60	4.00
<b>ภาพรวม</b>	<b>4.19</b>	<b>4.24</b>	<b>4.20</b>

คะแนนความพึงพอใจโดยรวมต่อ กทท. ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ที่ 4.20 ซึ่งลดลงจากปี 2566 เล็กน้อยที่ 1.6% เป็นเหตุมาจากปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ความคาดหวังต่อโครงการ CSR และการรายงานผลการดำเนินงานที่ไม่ทั่วถึง



### ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกทท.

#### 3.1 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกทท. ได้กำหนดขอบเขตในการบริหารจัดการ และวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม ดังนี้

##### 3.1.1 วัตถุประสงค์การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 6 วัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์ของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.



ได้ทบทวนวัตถุประสงค์ของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ขององค์กรมากยิ่งขึ้นและให้มีความชัดเจนในการนำไปในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปี 2568 ดังนี้

1. สร้างความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน
2. บริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ
3. ยกระดับมาตรฐานห่วงโซ่อุปทานเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
4. สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับโดยการสื่อสารและบริหารจัดการความสัมพันธ์
5. ขยายความร่วมมือแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้เกิดองค์ความรู้และนวัตกรรม
6. สนับสนุนด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล

### 3.1.2 ขอบเขตของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



### 3.2 การรวบรวมและระบุรายชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการรวบรวมและระบุรายชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือ โดยแบ่งเป็น 2 ระดับได้แก่ 1) กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กรและ 2) กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

#### 3.2.1 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

ปี 2568 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กรไว้ 10 กลุ่ม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
1	คณะกรรมการ/คณะกรรมการฯ	คณะกรรมการ	กลุ่มบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลและบริหารจัดการองค์กรหรือบริษัท มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและทิศทางกลยุทธ์ขององค์กร
		คณะอนุกรรมการฯ	คณะทำงานกลุ่มย่อยที่คณะกรรมการตั้งขึ้นมา เพื่อให้ช่วยศึกษาและกลั่นกรองงานด้านใดด้านหนึ่ง

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
2	พนักงาน/ลูกจ้าง รวมกลุ่มสหภาพแรงงาน	ผู้บริหารกทท.	ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการบริหาร กทท. ให้ดำเนินการได้บรรลุเป้าหมายขององค์กร
		พนักงานกทท.	พนักงานของ กทท. ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละหน่วยงาน
		ลูกจ้าง	ลูกจ้างของ กทท. ที่ปฏิบัติงานในแต่ละหน่วยงาน
		สหภาพแรงงานกทท.	กลุ่มพนักงานที่แสวงหาความคุ้มครองผลประโยชน์ของลูกจ้าง มุ่งเน้นกิจกรรมด้านแรงงานสัมพันธ์
3	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ /หน่วยงานภาครัฐ	ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (กระทรวงการคลัง และหน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง)	ผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลและอนุมัติการดำเนินงานที่สำคัญของ กทท. อาทิ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงานประมาณ (สงป.) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)
		กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม	ผู้มีอำนาจในการกำกับดูแล ส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ อาทิ กรมเจ้าท่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
		หน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการร่วมกันในพันธกิจหลักและวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	หน่วยงานภาครัฐที่สนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของ กทท. เช่น กรมศุลกากร ป.ป.ช. เป็นต้น
4	คู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน	ผู้ประกอบการทำเทียบเรือชายฝั่ง	ผู้ประกอบการที่ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่ง อาทิ ทำเทียบเรือชายฝั่ง (A)
		ผู้ประกอบการรถบรรทุก	ผู้ประกอบการรถบรรทุกที่เข้ามาขนส่งสินค้า
		ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ	ผู้ให้บริการขนส่งทางราง
5	ผู้ส่งมอบ	ผู้จัดจำหน่ายเครื่องมือทุ่นแรงหรืออุปกรณ์ซ่อมบำรุง และการบำรุงรักษาเครื่องมือทุ่นแรง	ผู้ประกอบการที่จัดจำหน่ายเครื่องมือทุ่นแรง หรืออุปกรณ์ซ่อมบำรุง และการบำรุงรักษาเครื่องมือทุ่นแรงให้กับ กทท. อาทิ เครน โพล์คลิฟท์
		ผู้รับเหมาก่อสร้างหรือให้บริการซ่อมบำรุง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง หรือให้บริการซ่อมบำรุงให้กับ กทท.

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
		ผู้จัดจำหน่ายและบริการ พัฒนาระบบสารสนเทศ และบำรุงรักษาสารสนเทศ	ผู้รับจ้างในการจัดหา ออกแบบ พัฒนา ปรับปรุง ติดตั้ง ทดสอบ อบรม และ ให้บริการบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศของ กทท. สามารถ ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด
		บริษัทรับจ้างเหมาทำงานแทน (Outsource) และผู้รับจ้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ประกอบการภายนอกที่รับจ้างเหมาทำงานแทนให้กับ กทท. อาทิ งาน บริการรักษาความปลอดภัย, งานทำความสะอาด</li> <li>บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ทำสัญญาจ้างจาก กทท. อาทิ การจัดซื้อจัดจ้างตามโครงการ</li> </ul>
		สถาบันการเงิน/บริษัทประกันภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>ธนาคารที่เป็นแหล่งเงินกู้</li> <li>บริษัทผู้รับประกันภัยให้กับ กทท.</li> </ul>
		ผู้จัดจำหน่ายสินค้าพัสดุ	ผู้จัดจำหน่ายสินค้าพัสดุ อาทิ อุปกรณ์สำนักงาน
6	ลูกค้า	สายเรือ (เรือคอนเทนเนอร์เรือสินค้าทั่วไปเรือชายฝั่งและเรือประเภทอื่นๆ)	ผู้ดำเนินการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือ/สายเรือทั้งเรือสินค้าและเรือเดินทะเลอื่น ๆ มีหน้าที่จัดเก็บ/ดูแลรักษาสินค้าส่งสินค้าให้ถึงท่าเรือเป้าหมาย
		เจ้าของสินค้า	ผู้นำเข้า (Importer/Consignor) หรือผู้ส่งออก (Exporter/Consignee) สินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่าเรือโดยอาจดำเนินการเองในทุกขั้นตอนหรือว่าจ้างตัวแทนนำเข้า-ส่งออกสินค้า
		ผู้ประกอบการ/ตัวแทนนำเข้า - ส่งออก	ผู้ที่ทำหน้าที่แทนเจ้าของสินค้าเช่นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และ/หรือตัวแทนออกของ (Shipping) โดยทำหน้าที่หลากหลายการจอร์วางเรือการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ กระบวนการด้านเอกสารกระบวนการศุลกากร รวมถึงจัดการขนส่งเพื่อนำตู้

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
			สินค้า/สินค้าเข้าหรือออกจากท่าเรือและส่งมอบแก่เจ้าของสินค้า
		ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ทลจ. (TLC)	บริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการบริหารการปฏิบัติการของท่าเทียบเรือ โดยให้บริการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้า รวมถึงการรับและส่งมอบสินค้าให้เจ้าของสินค้า ภายในบริเวณท่าเทียบเรือ โดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะต้องคิดค่าภาระ/ค่าบริการไม่เกินกว่าที่การทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด
		ผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเขตวิบูลย์การ (ททท. และทลจ.)	บุคคลซึ่งได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาพื้นที่ที่พัฒนาแล้วหรืออาคารพาณิชย์โดยตกลงที่จะชำระค่าเช่าให้แก่การทำเรือฯ ในระยะเวลาตามกำหนดในสัญญา
7	ชุมชน/สังคมและ NGOs	ผู้นำชุมชน	ผู้นำของแต่ละชุมชนโดยรอบท่าเรือของ ททท. ที่มีอิทธิพลต่อการสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจของผู้คนในชุมชนได้และเป็นตัวแทนของชุมชนที่จะเป็นผู้ประสานงานกับ ททท. ในการหารือ/ประชุม/ตัดสินใจในเรื่องที่ต้องดำเนินงานร่วมกันกับ ททท.
		ชุมชนโดยรอบท่าเรือ	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนโดยรอบท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ ททท.
		โรงเรียน/วัด/มูลนิธิ	โรงเรียน/วัด/มูลนิธิที่อยู่ในเขตชุมชนโดยรอบท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของ ททท.
		NGOs	องค์กรเอกชนเพื่อสาธารณประโยชน์ที่นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ ททท. ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือของ ททท. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการชี้แนะหรือให้ข้อมูลเพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานของ ททท. เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดกับชุมชน

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
8	สื่อมวลชน	สื่อสิ่งพิมพ์	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนในรูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์ที่สื่อสารข้อมูลข่าวสารหรือเหตุการณ์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับกทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกทท.
		สื่อโทรทัศน์/วิทยุ	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนในรูปแบบสื่อโทรทัศน์/วิทยุที่สื่อสารข้อมูลข่าวสารหรือเหตุการณ์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับ กทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ กทท.
		สื่อSocial Media	ผู้ให้บริการสื่อสารมวลชนผ่านช่องทาง Social Media เช่น Facebook, Youtube, X (Twitter) เป็นต้นที่สื่อสารข้อมูลข่าวสารหรือเหตุการณ์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับกทท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ กทท.
9	พันธมิตรทางธุรกิจและส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกัน	ท่าเรือพันธมิตร	ท่าเรือที่มีความร่วมมือกับ กทท. ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ร่วมกันในการพัฒนา/แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อยกระดับ และปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของท่าเรือ หรือพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
		สมาคมเกี่ยวกับการขนส่ง	กลุ่มผู้ประกอบการที่ร่วมมือกันในการเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข่าวสารและให้ข้อมูลเพื่อปรับปรุงการให้บริการท่าเรือและขนส่งของ กทท.
		สถานทูตประเทศต่างๆประจำประเทศไทย	สถานทูตประเทศต่างๆ ประจำประเทศไทย ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินการในต่างประเทศ
		สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล	ผู้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานทางดิจิทัล
		ผู้ร่วมพัฒนาระบบ e-Payment	ธนาคารผู้ร่วมพัฒนาการจ่ายเงินด้วยระบบ e-Payment
10		หน่วยงานมาตรฐานของไทย	หน่วยงานที่ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานของไทย

ลำดับ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Group)	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรอง (Sub-group)	นิยาม
	องค์กรวิชาชีพและหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงาน	หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ	หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ
		หน่วยงานด้านยุติธรรม	หน่วยงานดำเนินการด้านยุติธรรมเช่น อัยการผู้พิพากษาตำรวจ
		สถาบันวิจัย	หน่วยงานที่ให้คำแนะนำหรือขอข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำหรือท่าเรือ
		สถาบันการศึกษา / มหาวิทยาลัย	สถาบันการศึกษา / มหาวิทยาลัยขอคำแนะนำหรือขอข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำหรือท่าเรือ

### 3.2.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน โดยดำเนินการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน ผ่านการวิเคราะห์ตามกรอบ Value Chain ของแต่ละสายงานฝ่ายงานที่รับผิดชอบดังนี้

หน่วยงาน	คณะกรรมการ กรมการรา	พนักงาน/ผู้จ้าง รวมกลุ่มสหภาพแรงงาน	หน่วยงานกำกับดูแล ภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ	ผู้ค้าในห่วงโซ่อุปทาน	ผู้ลงทุน	ลูกค้า	ชุมชน/สังคม และ NGOs	ผู้ร่วมลงทุน	พันธมิตรทางธุรกิจและ ส่งเสริมการค้าในวงงาน ร่วมกัน	องค์กรวิสาหกิจ และ หน่วยงานที่สนับสนุนการ ปฏิบัติงาน
1	ผลต.	0	0	0						0
2	สลก.	0	0	0						
3	ฝบ.		0			0				
4	ฝง.	0	0	0		0	0			
5	ฝก.		0	0						
6	ผลส.			0	0					
7	ฝน.			0		0				
8	ททท. (ฝท.)		0	0		0	0	0	0	0
9	ฝพต.		0	0	0	0	0			
10	ทลจ. (สปก.)			0	0	0	0			
11	ทลจ. (สบส.)	0	0	0		0	0	0	0	0
12	ฝอ.		0	0		0	0	0		
13	ฝช.	0	0			0	0			
14	สปอ.		0			0				
15	ฝทส.	0	0	0		0				
16	ททท. (ฝบส.)		0	0	0	0	0		0	0
17	สทก.	0	0	0		0	0			0
18	สบก. (กกอ.)			0						
19	สลก.	0	0							

ทั้งนี้ จากการรวบรวมแนวทางเพื่อวิเคราะห์และระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ทั้งระดับ Top Down ผ่านการพิจารณาทางยุทธศาสตร์ และการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่จะกระทบต่อความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ และ Bottom up ผ่านห่วงโซ่อุปทานเพื่อหาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียครอบคลุม 2 มิติทั้งผู้ได้รับและผู้ส่งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ (Active and Passive) โดยวิเคราะห์ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ซึ่งได้มีการบูรณาการจากระดับภาพรวมยุทธศาสตร์องค์กรสอดคล้องกับระบบงานกทท. และกระบวนการสำคัญของ Enablers โดยฝ่ายพัฒนาธุรกิจและตลาดได้ดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการทุกสายงาน/ฝ่ายงาน (ระดับ Tier2) เพื่อทบทวนวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละสายงาน/ฝ่ายงานร่วมกับข้อคิดเห็นจากผู้บริหารระดับสูงที่กำกับดูแลสายงานฝ่ายงานตามห่วงโซ่อุปทานของ กทท. โดยรายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงานหน่วยงานจะระบุรายละเอียดไว้ใน Stakeholder Profile ตามที่แสดงในภาคผนวก

### 3.3 การจัดทำ Stakeholder Profile ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การจัดทำข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับองค์กรที่ได้จากการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและตลาดได้ดำเนินการสอบถาม สัมภาษณ์และคาดการณ์รวมทั้งจากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับสายงาน/ฝ่ายงานและนำมาสรุปเป็นประเด็นสำคัญในภาพรวม โดยมีหัวข้อที่อ้างอิงจากแนวคิดที่เป็นสากลของกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1. ข้อมูลของหน่วยงานเจ้าของกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
2. รายละเอียดการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามกรอบ Value Chain ประกอบด้วยชื่อกระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่สำคัญคุณค่าที่ส่งมอบให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องเกณฑ์ในการพิจารณาความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียข้อมูลสารสนเทศและรูปแบบในการสื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์
3. รายละเอียดความต้องการ/ความคาดหวังรวมถึงระดับที่คาดหวัง (Level) และวิธีการในการสร้างความสัมพันธ์ (Method) แผนงานโครงการและตัวชี้วัดในการสร้างความสัมพันธ์
4. รายละเอียดความกังวลต่อการดำเนินงานรวมถึงระดับอิทธิพลและผลกระทบของความสัมพันธ์
5. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรวมถึงการเตรียมการเชิงรุกต่อความกังวลและผลกระทบ

โดยมีรายละเอียด Stakeholder Profile ของแต่ละสายงาน/ฝ่ายงานตามแสดงในภาคผนวก

### 3.4 การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการสำรวจและจัดอันดับความสำคัญของประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เครื่องมือที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญและระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญของ กทท. อย่างเป็นระบบคือ Power-Interest Matrix ซึ่งจะประเมินระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มจากหลักเกณฑ์ 2 ด้านคืออิทธิพลต่อ กทท. (Power) และความสนใจที่มีต่อการดำเนินงาน (Interest) ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญของ กทท. จะต้องมีความสัมพันธ์พื้นฐาน 2 ด้านตามหลักเกณฑ์ของ Power-Interest Matrix คือมีอิทธิพลต่อ กทท. ในระดับสูงกว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ และมีความสนใจต่อการดำเนินงานของ กทท. ในระดับที่สูงกว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ (Absolute Importance) รวมถึงยังต้องมีความเกี่ยวข้องกับการทำงานของหน่วยงานภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในจำนวนที่มากกว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ (Relative Importance) อีกด้วยโดยมีเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญดังนี้

**1. เกณฑ์ด้านอิทธิพล (Power) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีผลสำเร็จต่อการดำเนินธุรกิจของ กทท.** ทั้งในด้านวัตถุประสงค์จัดตั้งภารกิจนโยบายภาครัฐที่ได้รับมอบหมายหรือการบรรลุนิติทางวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายของแผนงาน/โครงการสำคัญทั้งระยะยาวและประจำปีของ กทท. โดยกำหนดแบ่งระดับอิทธิพลออกเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับ	คำอธิบาย
ระดับ 5	มีอิทธิพลมากที่สุดหมายถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นผู้มอบหมายกำหนดประเมินและร่วมปฏิบัติให้เกิดความสำเร็จของงาน/ยุทธศาสตร์/แผนงานโดยรวมและเป็นผู้พิจารณาให้งบประมาณ
ระดับ 4	มีอิทธิพลมากหมายถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นผู้มอบหมายกำหนดประเมินหรือร่วมปฏิบัติให้เกิดความสำเร็จของงาน/ยุทธศาสตร์/แผนงานโดยรวมและเป็นผู้พิจารณาให้งบประมาณ
ระดับ 3	มีอิทธิพลพอควร/ปานกลางหมายถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ร่วมปฏิบัติให้เกิดความสำเร็จของงาน/ยุทธศาสตร์/แผนงาน

ระดับ 2	มีอิทธิพลน้อยหมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นผู้ให้ข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็นต่องาน/ยุทธศาสตร์/แผนงานของหน่วยงาน
ระดับ 1	มีอิทธิพลน้อยมากหมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นผู้ให้ข้อมูลหรือได้รับข้อมูลความสำเร็จของงาน/ยุทธศาสตร์/แผนงานของหน่วยงาน

2. เกณฑ์ด้านความสนใจ (Interests) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับกทท. โดยกำหนดพิจารณาครอบคลุมทั้งระดับความสนใจและระดับความรู้จริงของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือ และการขนส่งทางน้ำรวมถึงระดับความมั่นใจ (Willingness) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการร่วมพัฒนาหรือดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติด้านเศรษฐกิจ สังคมและ/หรือสิ่งแวดล้อมกับกทท. โดยกำหนด แบ่งระดับความสนใจออกเป็น 5 ระดับ

ระดับ	คำอธิบาย
ระดับ 5	มีความสนใจมากที่สุด หมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียติดตามกับ กทท. ด้วยตนเองและ/หรือรอการติดต่อจาก กทท. โดยมีความถี่เป็นรายเดือนมีความรู้เกี่ยวกับกิจการท่าเทียบเรือและการขนส่งทางน้ำในระดับที่ดีมาก
ระดับ 4	มีความสนใจมาก หมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียติดตามกับกทท. ด้วยตนเองและ/หรือรอการติดต่อจาก กทท. โดยมีความถี่มากกว่ารายไตรมาสมีความรู้เกี่ยวกับกิจการท่าเทียบเรือและการขนส่งทางน้ำในระดับที่ดี
ระดับ 3	มีความสนใจพอควร/ปานกลาง หมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียติดตามกับ กทท. ด้วยตนเองและ/หรือรอการติดต่อจาก กทท. โดยมีความถี่เป็นรายไตรมาสมีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกิจการท่าเทียบเรือและการขนส่งทางน้ำ
ระดับ 2	มีความสนใจน้อย หมายถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียติดตามกับ กทท. ด้วยตนเองและ/หรือรอการติดต่อจาก กทท. โดยมีความถี่ 1-2 ครั้งต่อปีไม่มีความรู้เกี่ยวกับกิจการท่าเทียบเรือและการขนส่งทางน้ำ
ระดับ 1	มีความสนใจน้อยมาก หมายถึง รอการติดต่อจาก กทท. โดยมีความถี่ในการติดต่อ 1-2 ครั้งต่อปีไม่มีความรู้เฉพาะด้านกิจการท่าเทียบเรือและการขนส่งทางน้ำ

โดยฝ่ายพัฒนาธุรกิจและตลาดได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานในระดับสายงานและฝ่ายงานทุกหน่วย ดำเนินการจัดลำดับความสำคัญโดยระบุไว้ใน Stakeholder Profile ตามภาคผนวก

การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกทท.

ระดับอิทธิพลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Level of Power)	5					* คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการฯ * พนักงาน/ลูกจ้างรวมกลุ่มสหภาพแรงงาน * หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ / หน่วยงานภาครัฐ * ลูกค้า
	4				* ชุมชน/สังคม และ NGOs	* คู่ค้า ในห่วงโซ่อุปทาน * ผู้ส่งมอบ
	3			* องค์กรวิชาชีพ และ หน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงาน	* สื่อมวลชน	
	2			* พันธมิตรทางธุรกิจและส่งเสริมการค้าเงินงานร่วมกัน		
	1					
			1	2	3	4
ระดับความสนใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Level of Interest)						

<b>การประกอบธุรกิจ</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การประกอบธุรกิจตามหลักการค้ากับคู่และผู้มี</li> <li>2. การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม</li> <li>3. การแข่งขันทางการตลาดอย่างเป็นธรรม</li> <li>4. การจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส</li> </ol>		
<b>การบริหารจัดการด้านยุทธศาสตร์</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย</li> <li>6. การเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภาครัฐ</li> </ol>		
<b>การบริหารและพัฒนาพนักงาน/ลูกจ้าง</b>	<table border="0"> <tr> <td> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. การจัดการภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ</li> <li>8. การพัฒนาทักษะ ความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง</li> <li>9. การสร้างการเติบโตในสายอาชีพ</li> <li>10. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ</li> </ol> </td> <td> <ol style="list-style-type: none"> <li>11. บทบาทการนำองค์กรของผู้นำ</li> <li>12. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน</li> <li>13. การเสริมสร้างพฤติกรรมความมุ่งมั่น เติบโต และพร้อมให้บริการ</li> <li>14. การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน</li> </ol> </td> </tr> </table>	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. การจัดการภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ</li> <li>8. การพัฒนาทักษะ ความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง</li> <li>9. การสร้างการเติบโตในสายอาชีพ</li> <li>10. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. บทบาทการนำองค์กรของผู้นำ</li> <li>12. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน</li> <li>13. การเสริมสร้างพฤติกรรมความมุ่งมั่น เติบโต และพร้อมให้บริการ</li> <li>14. การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>7. การจัดการภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ</li> <li>8. การพัฒนาทักษะ ความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง</li> <li>9. การสร้างการเติบโตในสายอาชีพ</li> <li>10. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. บทบาทการนำองค์กรของผู้นำ</li> <li>12. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน</li> <li>13. การเสริมสร้างพฤติกรรมความมุ่งมั่น เติบโต และพร้อมให้บริการ</li> <li>14. การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน</li> </ol>		
<b>การสร้างการเติบโตทางการเงิน</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>15. การสร้างธุรกิจใหม่ ขยายธุรกิจ และสร้างรายได้จากเรือ สินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง</li> <li>16. ความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน</li> </ol>		
<b>การยกระดับศักยภาพการขนส่งทางน้ำ</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>17. การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว</li> <li>18. การจัดการพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พร้อมต่อการให้บริการ</li> <li>19. การออกแบบท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติงานเทียบท่าสากล</li> <li>20. การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น</li> <li>21. การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง</li> </ol>		

<b>การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>22. การกำกับอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมกับมาตรฐานการให้บริการ</li> <li>23. การจัดทำ กากับ และบริหารสัญญาที่คำนึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>24. การเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และทันสมัยในรูปแบบ One Stop Service</li> <li>25. พัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งทางน้ำให้มีมาตรฐานเทียบท่าสากล</li> </ol>
<b>การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>26. การบริหารแลกเปลี่ยนความรู้และเสริมสร้างนวัตกรรมของ กทท.</li> <li>27. การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ กทท.</li> <li>28. การยกระดับบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มคุณค่าในการให้บริการและการปฏิบัติงาน</li> </ol>
<b>การเปิดเผยข้อมูล</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>29. การรายงานผลการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณะอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้</li> <li>30. การพัฒนาช่องทางสื่อสารในรูปแบบดิจิทัล</li> </ol>
<b>การมีส่วนร่วมของชุมชน/สังคม</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>31. การเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม</li> <li>32. การพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชน/สังคม</li> <li>33. การบริหารจัดการข้อร้องเรียนและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อมสอดคล้องข้อขัดแย้งของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน</li> </ol>
<b>การบริหารทรัพยากรธรรมชาติ</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>34. การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม</li> </ol>

## การทบทวนประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับองค์กร

กทท. มีประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับรวบรวมจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งรวบรวมจากประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทุกสายงาน/ฝ่าย ปี 2567 มีประเด็น/ความต้องการ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร 34 ประเด็น และจัดลำดับความสำคัญประเด็น โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณามุมมองที่ครอบคลุมผลกระทบทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงินด้วย Materiality Matrix ซึ่งพบว่าประเด็นที่สำคัญของ กทท. จะพบว่ามี 24 ประเด็น มีความสำคัญและต้องนำมาบริหารจัดการเพื่อทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท.

### การจัดลำดับความสำคัญประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. จำนวน 24 ประเด็น

1. การประกอบธุรกิจตามหลักการค้าที่ถูกต้อง
2. การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
3. พัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งทางน้ำให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล
4. การพัฒนาทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง (การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน)
5. การปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง
6. การออกแบบท่าเรือโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการปฏิบัติงานของ กทท. ที่มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล
7. การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างบูรณาการ
8. การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว
9. การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ กทท.
10. การบริหารแลกเปลี่ยนความรู้และเสริมสร้างนวัตกรรมของ กทท.
11. การยกระดับบริหารจัดการห่วงโซ่เพื่อเพิ่มคุณค่าในการให้บริการและการปฏิบัติงาน
12. การเสริมสร้างพฤติกรรมความมุ่งมั่นเต็มใจและพร้อมให้บริการของพนักงาน
13. การเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการที่สะดวกรวดเร็วและทันสมัยในรูปแบบ One Stop Service
14. การพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชน/สังคม
15. การจัดสรรพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พร้อมต่อการให้บริการ
16. การพัฒนาช่องทางการสื่อสารในรูปแบบดิจิทัล
17. การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม
18. การรายงานผลการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณะอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้
19. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และภารกิจที่ได้รับมอบหมาย
20. การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน
21. การจัดสภาพแวดล้อมบรรยากาศสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เพียงพอและได้มาตรฐาน
22. การจัดทำกำกับและบริหารสัญญาที่คำนึงถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
23. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องภาวะเศรษฐกิจ
24. การบริหารจัดการด้านการเงินให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

จากการทบทวนประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กรในปี 2568 กทท. ได้ทบทวนประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร ทั้งหมด 20 ประเด็น ดังนี้

1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ
5. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
6. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร
7. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน
8. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)
9. การออกแบบ พัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน
10. การพัฒนาและการยกระดับการจัดการท่าเทียบเรือสู่การให้บริการที่เป็นเลิศและยั่งยืน (Smart Safe & Sustainable Port)
11. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
12. การแข่งขันที่เป็นธรรม
13. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม
14. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ
15. การพัฒนาและยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากล
16. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม
17. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน
18. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต
19. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
20. อื่นๆ

จากนั้น กทท. ได้จัดลำดับความสำคัญประเด็น โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณามุมมองที่ครอบคลุมผลกระทบทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงินด้วย Materiality Matrix

**เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ**

ระดับ	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงาน	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
1	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงานน้อยที่สุด	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียน้อยที่สุด
2	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงานน้อย	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียน้อย
3	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงานปานกลาง	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปานกลาง
4	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงานมาก	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาก
5	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อหน่วยงานมากที่สุด	ประเด็นที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุด

ซึ่งพบว่าประเด็นที่สำคัญของ กทท. จะพบว่ามี 16 ประเด็น มีความสำคัญและต้องนำมาบริหารจัดการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท.

1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ
5. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
6. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร
7. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน
8. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)
9. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
10. การออกแบบ พัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน
11. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
12. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม
13. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ
14. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม
15. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน
16. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต

นอกจากนี้ ยังได้ทบทวนความสอดคล้องระหว่างประเด็นความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปี 2567 และ ปี 2568 ดังนี้

ปี 2568		ปี 2567
มิติ	ประเด็น	ประเด็น
 <p>มิติสิ่งแวดล้อม</p>	1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย	17. การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว
	2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน	34. การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม
	3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)	2. การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม 17.การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว
	4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	2. การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม 17. การพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว
 <p>มิติสังคม/สิทธิมนุษยชน</p>	1. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน	7. การจัดสภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ 10. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ 12. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน 14. การประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมของพนักงาน
	2. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร	7. การจัดสภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ

ปี 2568		ปี 2567
มิติ	ประเด็น	ประเด็น
		8. การพัฒนาทักษะ ความรู้ความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง 10. ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ 12. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน
	3. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน	32. การพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชน/สังคม
	4. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain)	2. การประกอบธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
	5. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	7. การจัดสภาพแวดล้อม และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ
<b>มิติเศรษฐกิจ/ การกำกับดูแลที่ดี</b>	1. การออกแบบ พัฒนา และยกระดับการให้บริการท่าเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน	18. การจัดสรรพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พร้อมต่อการให้บริการ 19. การออกแบบท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติงานเทียบท่าสากล
		28. การยกระดับบริหารจัดการห่วงโซ่เพื่อเพิ่มคุณค่าในการให้บริการและการปฏิบัติงาน
	2. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต	1. การประกอบธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลที่ดี 23.การจัดทำ กำกับ และบริหารสัญญาที่คำนึงถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
	3. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรมและเท่าเทียม	29. การรายงานผลการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมแก่สาธารณะอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้
	4. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ	21. การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง (PDPA)
	5. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม	24. การเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และทันสมัยในรูปแบบ One Stop Service 26. การบริหารแลกเปลี่ยนความรู้และเสริมสร้างนวัตกรรมของ กทท. 27. การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ กทท. 30. การพัฒนาช่องทางการสื่อสารในรูปแบบดิจิทัล
	6. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน	5. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และภารกิจที่ได้รับมอบหมาย 16. ความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน 20.การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น
	7. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต	5. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และภารกิจที่ได้รับมอบหมาย

## ปัจจัยความยั่งยืน



**มิติสิ่งแวดล้อม**

1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ



**มิติสังคม/สิทธิมนุษยชน**

1. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
2. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร
3. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน
4. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)
5. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย



**มิติเศรษฐกิจ/การกำกับดูแลที่ดี**

1. การพัฒนา และยกระดับการให้บริการทำเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน
2. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต
3. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม
4. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ
5. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม
6. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน
7. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤติ

ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร สามารถแยกได้เป็นของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

ปัจจัยความยั่งยืน	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย								
	คณะกรรมการ/คณะกรรมการ	พนักงาน/ลูกค้า/ชุมชน/สหภาพแรงงาน	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ	คู่ค้าในห่วงโซ่มูลค่า	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	ชุมชนท้องถิ่นและ NGOs	สื่อมวลชน	พันธมิตรทางธุรกิจและพันธมิตรการดำเนินงานร่วมกัน
1. การป้องกันและการจัดการมลพิษและกากของเสีย			✓				✓		✓
2. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน	✓	✓	✓						
3. การป้องกันและลดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)			✓			✓		✓	✓
4. การจัดการความหลากหลายทางชีวภาพและการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ			✓				✓		✓
5. การจัดการด้านสิทธิมนุษยชน			✓	✓	✓	✓			
6. การบริหารทรัพยากรมนุษย์และการสร้างความผูกพันกับบุคลากร		✓	✓						
7. การเสริมสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชน			✓				✓		
8. การส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)				✓		✓		✓	
9. การรักษาความปลอดภัยและการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย		✓	✓	✓		✓	✓		✓
10. การพัฒนา และยกระดับการให้บริการทำเรือสู่สากลเพื่อความเป็นเลิศและยั่งยืน	✓			✓		✓		✓	✓
11. จริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12. การสื่อสารและการให้ข้อมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเท่าเทียม	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
13. การปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ				✓		✓			
14. การเพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการเสริมสร้างนวัตกรรม			✓	✓		✓		✓	✓
15. การบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์และการสร้างความเข้มแข็งทางการเงินอย่างยั่งยืน	✓	✓	✓					✓	
16. การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤติ	✓		✓						

### 3.5 การกำหนดระดับ (Level) และรูปแบบ (Method) การบริหารจัดการ/การสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จากผลการจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหน่วยงานจะระบุระดับ (Level) ของการสร้างความสัมพันธ์/ บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปัจจุบันโดยให้พิจารณาจากรูปแบบ (Method) การสร้างสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและระบุระดับ (Level) ของการสร้างสัมพันธ์/ บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่คาดหวังเพื่อกำหนดรูปแบบของการสร้างสัมพันธ์/ บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เหมาะสมตามแนวทาง AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่

ระดับ (Level)	วิธีการรูปแบบ (Method)
ระดับ 1 ให้ข่าวสาร (คนทั่วไป)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสื่อสารผ่านช่องทางการสื่อสารต่างๆ เช่น สิ่งพิมพ์ ประชาสัมพันธ์ ประกาศ Website</li> </ul>
ระดับ 2 สนับสนุนให้ข้อมูล (คนรู้จัก)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบังคับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับการกำกับกับการปฏิบัติงานและสนับสนุนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>การติดตาม/สำรวจ/วิจัยความต้องการความคาดหวังความพึงพอใจและความผูกพัน</li> </ul>
ระดับ 3 ให้คำปรึกษาให้เข้าร่วมกิจกรรม (เพื่อนร่วมงาน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การสนับสนุนและการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการจัดทำขอบเขตหรือแนวทางการดำเนินงานความร่วมมือ เช่น ข้อตกลง TOR</li> <li>การขอข้อมูลการให้คำปรึกษาแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการประชุมการลงพื้นที่ การสัมภาษณ์การสำรวจการประชุมเชิงปฏิบัติการ</li> <li>การประชุมหารือการเจรจาต่อรองเกี่ยวกับปัญหาสาเหตุแนวทางการแก้ไขกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน เช่น พนักงาน ลูกจ้าง รวมสหภาพแรงงาน</li> <li>การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและการถ่ายทอดองค์ความรู้ระหว่าง กทท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านการประชุมสัมมนา</li> </ul>
ระดับ 4 สร้างความร่วมมือ (เพื่อนสนิท)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทำโครงการร่วมกันกับผู้ส่งมอบพันธมิตรและคู่ความร่วมมือ</li> </ul>
ระดับ 5 ให้อำนาจ (ครอบครัว)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ทิศทาง และการดำเนินงาน</li> </ul>

ทั้งนี้ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและตลาดได้ร่วมกับหน่วยงานระดับสายงาน/ฝ่ายงานดำเนินการกำหนดระดับ (Level) และรูปแบบ (Method) รายละเอียดตามภาคผนวก

### 3.6 การประเมินความเสี่ยงทางด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การประเมินโอกาสและเสี่ยงระดับองค์กรในด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เชื่อมโยงกับแผนการบริหารความเสี่ยงของ กทท. ในปี 2566 โดยการจัดระบุความเสี่ยงแบบบนลงล่าง: Top - down Risk identification เพื่อกลั่นกรองและระบุเหตุการณ์ และปัจจัยความเสี่ยง (Risk Event and Factor Identification) ที่จะส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการและสร้างสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. โดยมีปัจจัยตามที่ระบุในปัจจุบันซึ่งเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับองค์กรตามแผนยุทธศาสตร์ กทท. ปี 2569-2573 ภายใต้การพิจารณาความเสี่ยงที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Risk Universe) ทั้งนี้เพื่อให้การบริหารจัดการโอกาสและความเสี่ยงด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/งานงาน ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

จึงได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อในการจัดทำแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน และทบทวนความเสี่ยงในการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยบรรจุเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ฯ และกำหนดให้มีการประเมินและติดตาม

ความเสี่ยง (RCSA- Risk and Control Self-Assessment) เป็นประจำในทุกไตรมาสโดยมีการกำหนดปัจจัย และระดับความเสี่ยงรวมถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยงตามรายละเอียดตาม Stakeholder Profile ในภาคผนวก

**ตัวอย่างการบริหารความเสี่ยงด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน**

ปัจจัยที่ใช้ประเมิน	ความเสี่ยงที่ คาดว่าจะเกิดขึ้น (Event Identification)	การควบคุมที่มีอยู่ ในปัจจุบัน		ระดับความเสี่ยงที่เหลืออยู่ (Residual Risk)				การประเมินความเสี่ยงเป้าหมาย (Target Risk)				มาตรการ จัดการความเสี่ยง (กรณี Target Risk อยู่ในระดับสูง - สูงมาก)
		กิจกรรม	ผลการ ประเมิน การควบคุม	ผลกระทบ (Impact) (A)	โอกาส (likelihood) (B)	คะแนน ความเสี่ยง (C)=(A)*(B) (Risk Exposure)	ระดับ ความเสี่ยง	ผลกระทบ (Impact) (D)	โอกาส (likelihood) (E)	คะแนน ความเสี่ยง (D)=(E)*(F) (Risk Exposure)	ระดับ ความเสี่ยง	
<b>กิจกรรมที่ 1</b>												
<b>ผลลัพธ์ (Outcome)</b>												
พนักงานมีความ ตระหนักด้านการ บริหารความเสี่ยง เพิ่มขึ้น	การสร้าง ความ ตระหนักอาจจะไม่ เป็นไปตามเป้าหมายที่ กำหนด	✓	✓	2	1	2	ต่ำ					
<b>ผลผลิต (Output)</b>												
ผลการรับรู้ด้านการ บริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน	จำนวนผู้เข้ารับการ อบรมอาจจะเป็นไป ตาม เป้าหมายที่ กำหนด	✓	✓	1	3	3	ต่ำ					
<b>ขั้นตอน / กระบวนการที่สำคัญ</b>												
การหาหลักสูตรใน การให้ความรู้การ บริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน	หลักสูตรที่ใช้ในการ อบรมอาจจะไม่ตรง กับความต้องการของ ผู้เข้ารับการอบรม	✓	✓	1	3	3	ต่ำ					

## ส่วนที่ 4 แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573

เพื่อให้การบริหารจัดการการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นไปในทิศทางเดียวกับแผนยุทธศาสตร์การท่าเรือแห่งประเทศไทยปี 2569-2573 และสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามนโยบาย ทิศทางกรอบการดำเนินงานตามแนวทางการประเมินรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) และหลักการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) จึงได้กำหนดรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573 ดังนี้

### 4.1 วิสัยทัศน์พันธกิจและเป้าหมาย

ในการนี้ กทท. ได้กำหนดวิสัยทัศน์พันธกิจและเป้าหมายในการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

#### 4.1.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

เพื่อให้การดำเนินการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายและทิศทางของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดวิสัยทัศน์ ดังนี้

**“สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนด้วยการบริหารความสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วม”**

คำอธิบายวิสัยทัศน์	
ความเชื่อมั่นและการยอมรับ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความมั่นใจในแผนการจัดการความสามารถขององค์กรในการดำเนินธุรกิจและยอมรับการดำเนินงานขององค์กรความเสี่ยงหรือปัญหาที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงความจำเป็นต้องปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนองค์กรในการเผชิญกับปัจจัยภายนอก/ภายในที่เกิดขึ้น
การเติบโตอย่างยั่งยืน	การพัฒนาและปรับตัวของท่าเรือให้สามารถรองรับความต้องการและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงการคาดการณ์อนาคตและความตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อชุมชนสังคมและสิ่งแวดล้อม
การบริหารความสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วม	การจัดการและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่มีผลกระทบต่อกัน โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความสัมพันธ์นั้น การบริหารความสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วมเน้นการสร้างพฤติกรรมและทัศนคติที่สร้างสรรค์ ส่งเสริมความเข้าใจและความร่วมมือและสร้างความไว้วางใจภายในหน่วยงานหรือองค์กร

#### 4.1.2 พันธกิจ (Mission)

- 1) บริหารความสัมพันธ์และสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 2) สื่อสารและสร้างความเข้าใจเพื่อสร้างการยอมรับต่อการดำเนินงานของ กทท.
- 3) ยกกระดับห่วงโซ่คุณค่าเพื่อสร้างเครือข่ายและมูลค่าเพิ่มร่วมกันอย่างยั่งยืน

#### 4.1.3 เป้าหมายและตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ (Target and Goal)

เป้าหมายวิสัยทัศน์
สื่อสารและสร้างความเข้าใจเพื่อสร้างการยอมรับเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ กทท. และสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก
สามารถยกระดับความเชื่อมั่นกับพันธมิตรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Strategic Partner) เพื่อขยาย New Business เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มร่วมกันอย่างยั่งยืน

#### 4.1.4 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในความสามารถพิเศษขององค์กร ความได้เปรียบและความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายที่ กทท. กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็น World Class Gateway Port นำมาสู่การกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และกอบทิศทางการดำเนินงาน (Strategic Positioning) 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

<b>วิสัยทัศน์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย</b>
มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลกพร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
<b>วิสัยทัศน์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Management Vision)</b>
สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยการบริหารความสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วม

ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย		
ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และบริการระดับ World Class (Efficient & World Class Service Port)	ท่าเรือที่ให้บริการครบวงจรระดับสากล (End-to-end Port and Logistics Service Provider)	ท่าเรือที่เป็นประตูขนส่งสู่อาเซียน เชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Integrated Multi-modal Logistics Facilitator)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		
ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
การยกระดับและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของ กทท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภายในและภายนอกเพื่อสร้างความเข้าใจ และการยอมรับ	ยกระดับรูปแบบการบริหารความสัมพันธ์ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยใช้ Digital/ Data สร้างศักยภาพในการแข่งขันและการบริหารจัดการต้นทุนดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ	สามารถยกระดับความเชื่อมั่นกับพันธมิตรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Strategic Partner) เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นและสร้างมูลค่าเพิ่มร่วมกันอย่างยั่งยืน

#### 4.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงาน

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมืองนโยบายภาครัฐ กฎเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับดูแล การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม วัฒนธรรม บ่งชี้ด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องอุตสาหกรรมและคู่แข่งผลการดำเนินงาน และการบริหารจัดการองค์กรร่วมกับการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ กทท. ความต้องการ/ความคาดหวังทั้งเชิงบวกและเชิงลบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อ กทท. จึงได้สรุปเป็นจุดแข็งจุดอ่อนโอกาสและอุปสรรครวมถึงการวิเคราะห์เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage) โดยใช้ TOWS Matrix ดังนี้

##### 4.2.1 ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า ผลการดำเนินงานและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
S1 มีภาพลักษณ์น่าเชื่อถือและมีความมั่นคงในฐานะองค์กรภาครัฐ S2 ท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือหลักอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ใกล้เคียง แหล่งการค้า/อุตสาหกรรม มีโครงข่ายการขนส่งที่ดี และมีพื้นที่ หลังท่า (Hinterland) เพื่อขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือไปยังจุดหมาย ปลายทางได้สะดวก ส่งผลให้สายการบินเรือสนใจพิจารณา นำเรือเข้าเทียบท่าเรือภายใต้ กทท. มากขึ้น (มาจาก SP-S1)	W1 กฎระเบียบข้อบังคับภายใน ทำให้ขาดความคล่องตัวในการตอบสนองต่อ ความคาดหวังและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย W2 ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศทั้งภายใน/ภายนอกจึงไม่สามารถใช้ ประโยชน์จากการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) มาบริหารจัดการ ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ W3 ไม่มีแนวทางในการสร้างความสัมพันธ์กับ Strategic Partner และ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>S3 มีประสบการณ์และความชำนาญในการประกอบกิจการท่าเรือเทียบท่ามาตรฐานสากล/ท่าเรือชั้นนำ (มาจาก SP-S3)</p> <p>S4 มีพันธมิตร/คู่ค้าทางธุรกิจที่มีศักยภาพและสามารถสนับสนุนการดำเนินงาน ที่ กทท. สามารถร่วมงานเพื่อสร้างโอกาสและศึกษาแนวทางพัฒนาเพื่อความก้าวหน้าได้ (มาจาก SP-S4)</p>	<p>แนวทางในการติดตามประเมินผลในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม</p> <p>W4 การบริหารจัดการองค์กรยังไม่เพียงพอ ต่อการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ส่งผลให้แผนการดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร (มาจาก SP-W7)</p> <p>W5 พื้นที่ของท่าเรือตั้งอยู่ใกล้เขตชุมชนซึ่งมีความท้าทายด้านการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจและชุมชนส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ กทท. (มาจาก SP-W9)</p>
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threat)
<p>O1 นโยบายภาครัฐที่สนับสนุนให้เกิดการทำงานและการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Synergy)</p> <p>O2 ภาครัฐ สังคม ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาสู่การเติบโตที่สมดุล ยั่งยืน และครอบคลุมในทุกมิติ (มาจาก SP-O6)</p> <p>O3 ท่าเรือทั่วโลกปรับเปลี่ยนแนวทางประกอบธุรกิจสู่การร่วมทุนกับท่าเรือ/พันธมิตรทางธุรกิจที่มีศักยภาพ</p> <p>O4 การพัฒนาธุรกิจ/รูปแบบการให้บริการใหม่ เช่น Synchronodal Transport จากการพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐฯ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นโอกาสของ กทท. ในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และการค้าของประเทศ (มาจาก SP-O5)</p>	<p>T1 การพัฒนาของท่าเรือเอกชนรวมถึงการแข่งขันจากการขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ ทางบกทางรางส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของ กทท. และอาจส่งผลให้ กทท. สูญเสียรายได้และโอกาสในการดำเนินธุรกิจในอนาคต (มาจาก SP-T3)</p> <p>T2 ความกังวลและกระแสต่อต้านจากชุมชนต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือกรุงเทพ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ กทท. ได้ (มาจาก SP-T7)</p> <p>T3 ความก้าวหน้าของการโจมตีทางไซเบอร์กระทบต่อการเชื่อมต่อระบบงาน ข้อมูลและสารสนเทศ</p>

#### 4.2.2 ผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Advantage – SA) และความท้าทายเชิงกลยุทธ์ (Strategic Challenges - SC)

จากผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นำมาหาโอกาสและความท้าทายเชิงกลยุทธ์โดยการวิเคราะห์ TAWS Matrix

##### 1) ความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Advantage – SA)

- SA1 สามารถยกระดับความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ
- SA2 สามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลผ่านความร่วมมือและการใช้ทรัพยากรร่วมกันกับหน่วยงานพันธมิตร
- SA3 สามารถขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบนิเวศเชิงพาณิชย์ (Business Ecosystem) ในระดับอุตสาหกรรมและประเทศได้

##### 2) ความท้าทายเชิงกลยุทธ์ (Strategic Challenges)

- SC1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและความปลอดภัยทางเทคโนโลยี เพื่อต่อยอดและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- SC2 การปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับกระบวนการของ กทท. ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- SC3 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารจัดการข้อมูลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้ในการบริหารและตัดสินใจรวมถึงการสร้างนวัตกรรมของ กทท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์ TAWS Matrix

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)	
<p>S1 มีภาพลักษณ์น่าเชื่อถือและมีความมั่นคงในฐานะองค์กรภาครัฐ</p> <p>S2 ท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือหลักอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ โกลด์เคียง แหล่งการค้า/อุตสาหกรรม มีโครงข่ายการขนส่งที่ดี และมีพื้นที่หลังท่า (Hinterland) เพื่อขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวก ส่งผลให้สายการบินเรือสนใจพิจารณาเช่าเรือเข้าเทียบท่าเรือภายใต้ กทท. มากขึ้น (มาจาก SP-S1)</p> <p>S3 มีประสบการณ์และความชำนาญในการประกอบกิจการท่าเรือเทียบท่ามาตรฐานสากล/ท่าเรือชั้นนำ (มาจาก SP-S3)</p> <p>S4 มีพันธมิตร/คู่ค้าทางธุรกิจที่มีศักยภาพและสามารถสนับสนุนการดำเนินงาน ที่ กทท. สามารถร่วมงาน เพื่อสร้างโอกาสและศึกษาแนวทางพัฒนาเพื่อความก้าวหน้าได้ (มาจาก SP-S4)</p>	<p>W1 กฎระเบียบข้อบังคับภายใน ทำให้ขาดความคล่องตัวในการตอบสนองต่อความคาดหวังและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>W2 ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศ ทั้งภายใน/ภายนอกจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) มาบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>W3 ไม่มีแนวทางในการสร้างความสัมพันธ์กับ Strategic Partner และแนวทางในการติดตามประเมินผลในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม</p> <p>W4 การบริหารจัดการองค์กรยังไม่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ส่งผลให้แผนการดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร (มาจาก SP-W7)</p> <p>W5 พื้นที่ของท่าเรือตั้งอยู่ใกล้เขตชุมชนซึ่งมีความท้าทายด้านการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจและชุมชนส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกทท. (มาจาก SP-W9)</p>	
โอกาส (Opportunities)	ความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์	โอกาส (Opportunities)
<p>O1 นโยบายภาครัฐที่สนับสนุนให้เกิดการทำงานและการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Synergy)</p> <p>O2 ภาครัฐ สังคม ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาสู่การเติบโตที่สมดุล ยั่งยืน และครอบคลุมในทุกมิติ (มาจาก SP-O6)</p> <p>O3 ท่าเรือทั่วโลกปรับเปลี่ยนแนวทางประกอบธุรกิจสู่การร่วมทุนกับท่าเรือ/พันธมิตรทางธุรกิจที่มีศักยภาพ</p> <p>O4 การพัฒนาธุรกิจ/รูปแบบการให้บริการใหม่ เช่น Synchro-modal Transport จากการพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐและผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นโอกาสของ กทท. ในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และการค้าของประเทศ (มาจาก SP-O5)</p>	<p>SA1 สามารถยกระดับความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ (S1, S2, O1-4)</p> <p>SA2 สามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลผ่านความร่วมมือและการใช้ทรัพยากรร่วมกันกับหน่วยงานพันธมิตร (S2-4, O1)</p> <p>SA3 สามารถขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบนิเวศเชิงพาณิชย์ (Business Ecosystem) ในระดับอุตสาหกรรมและประเทศได้ (S1-4, O1-4)</p>	<p>SC1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและความปลอดภัยทางเทคโนโลยีเพื่อต่อยอดและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (W2, T3)</p> <p>SC2 การปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับกระบวนการของ กทท. ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (W1-3, W5, T1-2)</p> <p>SC3 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารจัดการข้อมูลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้ในการบริหารและตัดสินใจ รวมถึงการสร้างนวัตกรรมของ กทท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (W2-4, TT1, T3)</p>
อุปสรรค (Threat)		
<p>T1 การพัฒนาของท่าเรือเอกชนรวมถึงการแข่งขันจากการขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ ทางบกทางรางส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของกทท. และอาจส่งผลให้ กทท. สูญเสียรายได้และโอกาสในการดำเนินธุรกิจในอนาคต (มาจาก SP-T3)</p> <p>T2 ความกังวลและกระแสต่อต้านจากชุมชนต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือกรุงเทพ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ กทท. ได้ (มาจาก SP-T7)</p> <p>T3 ความก้าวหน้าของการโจมตีทางไซเบอร์กระทบต่อการเชื่อมต่อระบบงานข้อมูลและสารสนเทศ</p>		

#### 4.2.3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives – SO)

จากผลการวิเคราะห์ความท้าทายและความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ (SC/SA) สามารถกำหนดเป็นวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective -SO) ได้ดังนี้

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (SO)	ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	ตัวชี้วัด SO
SO1 พัฒนากลไก และโครงสร้างพื้นฐานในการยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถหรือสร้างนวัตกรรมใหม่	SA1 สามารถยกระดับความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ SC1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและความปลอดภัยทางเทคโนโลยีเพื่อต่อยอดและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย SC2 การปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับกระบวนการของกทท. ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนนวัตกรรมขอไฟล์ EVM องค์กรเพื่อหาตัวชี้วัดมาใส่ที่เป็นเรื่อง SM</li> </ul>
SO2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อขับเคลื่อนการใช้ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างมีประสิทธิภาพ	SC3 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารจัดการข้อมูลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้ในการบริหารและตัดสินใจรวมถึงการสร้างนวัตกรรมของ กทท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสำเร็จของการปรับปรุงระบบ Stakeholder Profile</li> <li>ความพึงพอใจของผู้ใช้งานระบบ</li> </ul>
SO3 พัฒนาความสัมพันธ์และสร้างผลกระทบเชิงบวกทั้งในเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ต่อชุมชนสังคมและประเทศ	SA2 สามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลผ่านความร่วมมือและการใช้ทรัพยากรร่วมกันกับหน่วยงานพันธมิตร SA3 สามารถขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบนิเวศเชิงพาณิชย์ (Business Ecosystem) ในระดับอุตสาหกรรมและประเทศได้	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

#### 4.3 ยุทธศาสตร์การดำเนินงานด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569 - 2573

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายนอกและภายในความได้เปรียบและความท้าทายเชิงกลยุทธ์ นำมาสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569 - 2573 (ระยะ 5 ปี) ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 8 กลยุทธ์ 15 แผนงานโดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 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 การประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร

กลยุทธ์ที่ 2.1 ทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อการตอบสนองความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.1.1 การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.1.2 การทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แผนงานที่ 2.1.3 แผนงานทบทวนกรอบ Governance ระบบงาน (Work System) กระบวนการทำงานที่สำคัญที่เชื่อมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลยุทธ์ที่ 2.2 การขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ/นวัตกรรม

แผนงานที่ 2.2.1 แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ/นวัตกรรม

แผนงานที่ 2.2.2 แผนการบริหารจัดการความเสี่ยงและการลดความกังวลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลยุทธ์ที่ 2.3 การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 2.3.1 การเชื่อมโยงระบบงานและฐานข้อมูลสารสนเทศกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

แผนงานที่ 2.3.2 การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร

กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงข้อมูลสารสนเทศและฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.1.1 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)

แผนงานที่ 3.1.2 การศึกษาเพื่อวางระบบการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการบริหารและตัดสินใจ

กลยุทธ์ที่ 3.2 การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.2.1 การจัดทำแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนงานที่ 3.2.2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

กลยุทธ์ที่ 4.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

แผนงานที่ 4.1.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

## แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ระยะยาว (ปี 2569 - 2573)



## ส่วนที่ 5 การบริหารแผนและถ่ายทอดยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

การติดตามและประเมินผลการติดตามความก้าวหน้าและการประเมินผลระดับยุทธศาสตร์เป็นการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานและการประเมินความสำเร็จตลอดจนผลกระทบที่เกิดขึ้นตามเป้าประสงค์ของแต่ละยุทธศาสตร์ ด้วยการติดตามความก้าวหน้าของหน่วยงานผู้รับผิดชอบให้มีการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดไว้

การรายงานผลฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาดจะประเมินระดับความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการประจำปีโดยการติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานเพื่อตรวจสอบผลงานที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่กำหนดและทบทวนประเด็นสำคัญในแต่ละยุทธศาสตร์เพื่อให้ทราบถึงปัญหา/อุปสรรค โดยจะนำผลประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาการจัดทำแผนและถ่ายทอดสู่การปฏิบัติในปีถัดไป การทบทวนแผนเพื่อให้แผนมีความสอดคล้องกับสภาพการณ์และมีประสิทธิภาพในการพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการของ กทท. จึงกำหนดให้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือทบทวนทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ

ส่วนที่ 6 แผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573

SO	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัดที่สำคัญ	กรอบระยะเวลา					หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานสนับสนุน
			2569	2570	2571	2572	2573		
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสื่อสารและการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนากลไกการบูรณาการกระบวนการด้านการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO1	แผนงานที่ 1.1.1 การพัฒนาแผนและช่องทางการสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>คะแนนความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่น้อยกว่า 4.0</li> </ul>						ฝพต.	ฝอ./ฝทส.
SO3	แผนงานที่ 1.1.2 การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว	<ul style="list-style-type: none"> <li>แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระยะยาว</li> </ul>						ฝพต.	คณะทำงาน SCM
<b>กลยุทธ์ที่ 1.2 การประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO1	แผนงานที่ 1.2.1 การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีรายงานผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร</li> </ul>						ฝพต.	ทุกหน่วยงาน
SO3									
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1 ทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อการตอบสนองความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO1	แผนงานที่ 2.1.1 การทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีรายงานผลการทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>						ฝพต.	สบภ.
SO1	แผนงานที่ 2.1.2 การทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลการทบทวนกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>รายงานผลการศึกษา</li> </ul>						ฝพต.	ทุกหน่วยงาน
SO1	แผนงานที่ 2.1.3 แผนงานทบทวนกรอบ Governance ระบบงาน (Work System) กระบวนการทำงานที่สำคัญที่เชื่อมกับแผนยุทธศาสตร์องค์กร	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีรายงานผลการทบทวนกรอบ Governance ระบบงาน (Work System) กระบวนการทำงานที่สำคัญที่เชื่อมกับแผนยุทธศาสตร์องค์กร</li> </ul>						ฝพต.	สบภ./ฝภ./ททท./ทลฉ./สทภ.
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2 การขยายความร่วมมือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ</b>									
SO1	แผนงานที่ 2.2.1 แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนพัฒนารูปแบบความร่วมมือกับพันธมิตรไม่น้อยกว่า 1 แห่ง</li> </ul>						ฝพต.	ทุกหน่วยงาน
SO3									
<b>กลยุทธ์ที่ 2.3 การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO2	แผนงานที่ 2.3.1 การเชื่อมโยงระบบงานและฐานข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนพัฒนาเทคโนโลยีและออกแบบสถาปัตยกรรมข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.</li> </ul>						ฝทส.	ทุกหน่วยงาน
SO1	แผนงานที่ 2.3.2 การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีองค์ความรู้จากการแลกเปลี่ยนผู้มีส่วนได้</li> </ul>						ฝพต./ฝป.	-

SO	แผนงาน/โครงการ	ตัวชี้วัดที่สำคัญ	กรอบระยะเวลา					หน่วยงานรับผิดชอบ	หน่วยงานสนับสนุน
			2569	2570	2571	2572	2573		
SO2	ส่วนเสีย	ส่วนเสียกลุ่มเป้าหมาย (Stakeholder Targets)							
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร</b>									
<b>กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงข้อมูลสารสนเทศและฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO2	แผนงานที่ 3.1.1 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนพัฒนาเทคโนโลยีและออกแบบสถาปัตยกรรมข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.</li> </ul>						ฝพต.	ฝทส.
SO2	แผนงานที่ 3.1.2 การศึกษาเพื่อวางระบบการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการบริหารและตัดสินใจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อการบริหารและตัดสินใจ</li> </ul>						ฝพต.	ฝทส.
<b>กลยุทธ์ที่ 3.2 การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>									
SO1	แผนงานที่ 3.2.1 การพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการกำหนดสมรรถนะด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำหรับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>						ฝบ.	ฝพต.
SO1	แผนงานที่ 3.2.2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการกำหนดค่านิยมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชื่อมกับค่านิยมองค์กร</li> <li>ดำเนินการเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> </ul>						ฝบ.	ฝพต.
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>									
<b>กลยุทธ์ที่ 4.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</b>									
SO3	แผนงานที่ 4.1.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงานร้อยละ 100</li> <li>ร้อยละ 100 ของการดำเนินการตามแผนสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</li> </ul>						ทุกหน่วยงาน	ฝพต.

### ส่วนที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปีงบประมาณ2569

จากแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปีงบประมาณ 2569-2573 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จึงได้กำหนดแผนปฏิบัติการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปีงบประมาณ 2569 ดังนี้

#### ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสื่อสารและการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กิจกรรมดำเนินงาน																		
SO	กิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญปี2569 (1 ตุลาคม2568 – 30 กันยายน2569)	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4			ตัวชี้วัด/ ค่าเป้าหมาย	งบประมาณ (ลบ.)	ผู้รับผิดชอบ หลัก	ผู้รับผิดชอบ สนับสนุน	
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9					
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาการสื่อสารและการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																		
SO1	แผนงานที่ 1.1.1 การพัฒนาแผนและช่องทางการสื่อสารและสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																	
	1) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อวิเคราะห์และกำหนดช่องทางการสื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม														คะแนนความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	0.05	ฝพต.	ฝอ./ฝพส.
	2) รวบรวมข้อมูลเพื่อสำรวจช่องทางการสื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม														ไม่ต่ำกว่า 4.0			
	3) ติดตามและสำรวจผลการสื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม																	
SO3	แผนงานที่ 1.1.2 การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญในทุกมิติ																	
	1) ประชุมกำหนดแผนการดำเนินงาน เพื่อจัดประชุมหารือกับผู้รับผิดชอบ Enablers ด้านที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส														มีรายงานผลการทบทวนกระบวนการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	0.05	ฝพต.	คณะทำงาน SCM
	2) ดำเนินการทบทวนความเชื่อมโยงและการบูรณาการเชื่อมโยงแผนตั้งแต่การวิเคราะห์และการกำหนดตัวชี้วัดที่สำคัญของแผนฯผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนอื่นที่สำคัญ																	
	3) กำกับติดตามการรายงานผลระหว่างตัวชี้วัดที่สำคัญระหว่างแผนยุทธศาสตร์อื่นที่เกี่ยวข้อง																	
	4) รายงานผลการดำเนินงานและนำมาใช้เป็นข้อมูลป้อนกลับในการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านอื่นที่เกี่ยวข้องในรอบถัดไป																	

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับและขยายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กิจกรรมดำเนินงาน																		
SO	กิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญปี2569 (1ตุลาคม 2568 – 30กันยายน 2569)	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4			ตัวชี้วัด/ ค่าเป้าหมาย	งบประมาณ (ลบ.)	ผู้รับผิดชอบ หลัก	ผู้รับผิดชอบ สนับสนุน	
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9					
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1 ทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อตอบสนองความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																		
SO1	<b>แผนงานที่ 2.1.1 การทบทวนด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกทท.</b>																	
	1) รวบรวมข้อมูลสารสนเทศและข้อมูลป้อนกลับ และการรับฟังเสียงจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อใช้ในการทบทวนนโยบายฯ														มีรายงานผลการทบทวนนโยบายด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	-	ฝพต.	สบภ.
	2) ดำเนินการทบทวนหลักเกณฑ์หรือแนวทางและนำเสนอต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ																	
	3) ประกาศและสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม																	
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2 ทบทวน/ปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ส่งผลกระทบต่อตอบสนองความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																		
SO1	<b>แผนงานที่ 2.2.1 แผนการศึกษาโอกาสการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ</b>																	
SO3	1) คณะทำงานกำหนดประเด็นในการศึกษาโอกาสในการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างโอกาสเชิงธุรกิจ														มีแผนพัฒนารูปแบบความร่วมมือกับพันธมิตรไม่น้อยกว่า 1 แห่ง	-	ฝพต.	ทุกหน่วยงาน
	2) จัดประชุมเพื่อหาโอกาสสร้างความร่วมมือเชิงธุรกิจระหว่าง กทท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมาย																	
	3) จัดทำแนวทาง/รูปแบบความร่วมมือเชิงธุรกิจที่เป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ																	
	4) นำเสนอแนวทาง/รูปแบบความร่วมมือเชิงธุรกิจต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. พิจารณาต่อไป																	
<b>กลยุทธ์ที่ 2.3 การจัดการความรู้ (การแลกเปลี่ยนเรียนรู้) กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																		
SO1	<b>แผนงานที่ 2.3.1 การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																	
SO2	1) คณะทำงานกำหนดประเด็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมาย														มีองค์ความรู้จากการแลกเปลี่ยนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มเป้าหมาย (Stakeholder Targets)	-	ฝพต./ฝบ.	
	2) ประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้และจัดเก็บประเด็นที่ได้จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมาย																	
	3) เสนอประเด็นที่ได้จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป้าหมาย ต่อ ฝบ. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป																	

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพองค์กร

กิจกรรมดำเนินงาน														ตัวชี้วัด/ ค่าเป้าหมาย	งบประมาณ (ลบ.)	ผู้รับผิดชอบ หลัก	ผู้รับผิดชอบ สนับสนุน
SO	กิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญปี 2569 (1 ตุลาคม 2568 – 30 กันยายน 2569)	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4						
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
<b>กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงข้อมูลสารสนเทศและฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																	
SO2	<b>แผนงานที่ 3.1.1 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile)</b>																
	1) ทบทวนวัตถุประสงค์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบ Stakeholder Profile ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ระดับองค์กรกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กรและประเด็น/ความต้องการระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับองค์กร													ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) มีการทบทวนครบทุกสายงาน/ฝ่าย	-	ฝทส./ฝพต.	ทุกหน่วยงาน
	2) ทบทวนข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) ของแต่ละสายงาน/ฝ่ายงานเพื่อนำเข้าสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลฯ																
	3) นำข้อมูล/ปรับปรุงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลฯ และดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน																
	4) สื่อสารและเผยแพร่การเข้าใช้งานระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อบริหารข้อมูลสารสนเทศผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																
<b>กลยุทธ์ที่ 3.2 การยกระดับขีดความสามารถของบุคลากรด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																	
SO1	<b>แผนงานที่ 3.2.1 การจัดทำแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้เสีย</b>																
	1) ทบทวนแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้เสีย													- ร้อยละความสำเร็จของการจัดอบรมตามแผนที่กำหนด - ผลการประเมินทักษะเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด	-	ฝบ.	ทุกหน่วยงาน
	2) ดำเนินการจัดอบรมตามแผนพัฒนาทักษะการจัดการและบริหารผู้มีส่วนได้เสียให้กับผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับผู้มีส่วนได้เสีย																
	3) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลการดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท.																
	4) ติดตามและประเมินผลการพัฒนาทักษะ																
SO1	<b>แผนงานที่ 3.2.2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>																
	1) กำหนดเนื้อหาในการประชาสัมพันธ์สื่อสารวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละเดือน/ไตรมาส													- ร้อยละความสำเร็จของการสื่อสารตามแผนที่กำหนด - ร้อยละของบุคลากรของ กทท. ที่รับทราบและเข้าใจวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	-	ฝบ.	ทุกหน่วยงาน
	2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																
	3) เผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร																
	4) จัดประชุม/นิทรรศการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																
	5) ติดตามและสรุปผลการเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย																

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน

กิจกรรมดำเนินงาน																		
SO	กิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญปี 2569 (1 ตุลาคม 2568– 30 กันยายน 2569)	ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4			ตัวชี้วัด/ ค่าเป้าหมาย	งบประมาณ (ลบ.)	ผู้รับผิดชอบ หลัก	ผู้รับผิดชอบ สนับสนุน	
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9					
กลยุทธ์ที่ 4.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน																		
SO3	แผนงานที่ 4.1.1 การเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน																	
	1) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อทบทวนระดับและวิธีการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน ตามระดับความสัมพันธ์และระดับอิทธิพลของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย														<ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน ร้อยละ 100</li> <li>ร้อยละ 100 ของการดำเนินการตามแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน</li> </ul>	ทุกหน่วยงานระดับสายงาน/ฝ่าย	-	
	2) จัดทำแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน (รายละเอียดตามเอกสารประกอบแผนงาน)																	
	3) ดำเนินการตามแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ โดยจัดทำบันทึกข้อตกลงระหว่างสายงาน/ฝ่ายงาน																	
	4) กำกับติดตามและประเมินผลตามแผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ฯ																	
	5) รายงานผลการดำเนินงานต่อกทท. และนำไปเป็นข้อมูลย้อนกลับเพื่อทบทวนการบริหารความสัมพันธ์ต่อไป																	

ทั้งนี้ในปีงบประมาณ 2569 มีแผนการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสายงาน/ฝ่ายงาน จำนวน 23 แผนโดยมีรายละเอียด ดังนี้

**แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน  
ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกทท. ปีงบประมาณ 2569 - 2573**

ที่	ชื่องาน/โครงการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานรับผิดชอบ
1.	แผนการสร้างความสัมพันธ์และเพิ่มประสิทธิภาพการประชุม	คณะกรรมการกทท.	สลก.
2.	แผนการสร้างความสัมพันธ์และให้คำปรึกษาเชิงรุก	พนักงาน กทท.	ฝต.
3.	แผนเสริมสร้างความตระหนักของคณะกรรมการผู้บริหารและพนักงาน กทท. ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	คณะกรรมการ กทท. พนักงาน กทท.	สสค.
4.	แผนสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินงานของ กทท. ระหว่าง กทท. กับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทท.	สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทท.	ฝบ.(กร.)
5.	แผนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการเงินของ กทท.	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ	ฝง.
6.	แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทท. กับหน่วยงานรัฐ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ</li> <li>▪ หน่วยงานภาครัฐ</li> </ul>	
	กิจกรรมที่ 6.1 การสร้างความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม	ฝก.
	กิจกรรมที่ 6.2 แผนบริหารความสัมพันธ์กับ สคร. และบริษัทที่ปรึกษาของ สคร.	สำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	ฝก.
	กิจกรรมที่ 6.3 แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนการดำเนินงานให้แก่กรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า (สำนักนําร่อง)	ฝน.
	กิจกรรมที่ 6.4 แผนกระชับความสัมพันธ์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน	กรมเจ้าท่า <small>(สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ,สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล)</small>	ททท. (ฝต.)
7.	แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากร ททท.	ลูกค้า (กลุ่มผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์)	ฝพต. (กสท.)
8.	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การแก้ไขปัญหาจราจรภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง)	คู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน	ทลจ. (สปก./สปส.)
9.	การสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่ม NGOs เพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย	ชุมชน/สังคมและ NGOs	ฝพต. (กสท.)
10.	แผนการส่งเสริมการสื่อสารผ่านทาง Line Official Account	ลูกค้า, สื่อมวลชน	ฝอ./ฝพต.
11.	แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ	ผู้ส่งมอบ	ฝช.
12.	แผนสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงสถานที่ทำงาน	พนักงานกทท.	ฝบ. (กร.)
13.	แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีกับพนักงาน	พนักงานกทท.	สพอ.
14.	แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานระบบปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	พนักงานกทท.	ฝตส.
15.	โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)	ลูกค้า	ฝพต. (กธต.)
16.	แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ	ลูกค้า/พันธมิตรทางธุรกิจและส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกัน (หน่วยงานที่มีการทำ MOU กับ กทท.)	ททท. (ฝบส.)
17.	แผนสร้างความสัมพันธ์หน่วยงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า (รฟท. และกรมศุลกากร)	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	ททท. (ฝส.)
18.	แผนการร่วมแก้ไขปัญหากับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ (ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งและบริษัทรับจ้างยกขน)	คู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน	ทลจ. (สปก.)
19.	โครงการพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ/ลูกค้า/ชุมชน/สังคมและ NGOs/องค์กรวิชาชีพ และหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงาน	สทท.
20.	แผนสัมมนาชุมชนสัมพันธ์ (ท่าเรือแหลมฉบัง)	ชุมชน/สังคมและ NGOs	ทลจ. (สปส.)
21.	โครงการสนับสนุน/ส่งเสริมให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เข้าร่วมการประชุม/สัมมนากับหน่วยงานภายนอก	ทุกกลุ่ม	สปก. (กกอ.)
22.	แผนการส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน	สื่อมวลชน	ฝอ.
23.	แผนการสร้างความสัมพันธ์กับคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	คณะกรรมการ	ฝต.

ภาคผนวก1 : แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน/ฝ่ายงาน  
ภาคผนวก2 : Stakeholder Profile

## การทำเรือแห่งประเทศไทย



444 ถนนท่าเรือ คลองเตย  
กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย



[info@port.co.th](mailto:info@port.co.th)



0-2269-3000



0-2672-7156