國際

檔　　號：
保存年限：

內政部營建署　函

地址：54045 南投市省府路38號select
聯絡人：許志堅
聯絡電話：0492352911#316
電子郵件：chih3388@cpami.gov.tw
傳真：0492352701

受文者：中華民國全國建築師公會

發文日期：中華民國107年5月15日
發文字號：營授辦建字第1070035981號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨(1071198415_107D2016050-01.pdf、1071198415_107D2016051-01.PDF)

主旨：檢送駐泰國代表處經濟組函為該駐紮國相關商情資料1份，請查照並週知會員。

說明：依據奉交下行政院公共工程委員會107年5月14日工程技字第10700141880號函副本辦理。

正本：台灣區環境保護工程專業營造業同業公會、臺灣區綜合營造工程工業同業公會、臺灣區基礎工程專業營造業同業公會、臺灣防水工程專業營造業同業公會、臺灣區擋土支撐及土方工程專業營造業同業公會、臺灣庭園景觀工程專業營造業同業公會、臺灣區地下管線工程專業營造業同業公會、臺灣區施工塔架吊裝及模版工程專業營造業同業公會、臺灣區預拌混凝土工程專業營造業同業公會、臺灣區鋼構工程專業營造業同業公會、臺灣區營建鑽探工程專業營造業同業公會、中華民國土木包工商業同業公會全國聯合會、中華民國全國建築師公會
副本：行政院公共工程委員會、本署建築管理組、中部辦公室(均含附件) 電子公文交換章 2018-05-16 11:29

裝　訂　線

檔　　號：
保存年限：

行政院公共工程委員會　函

地址：11010台北市松仁路3號9樓
聯 絡 人：陳巧靜
聯絡電話：(02)87897612
傳　　真：(02)87897614

受文者：內政部

發文日期：中華民國107年5月14日
發文字號：工程技字第10700141880號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明(107141880-1.PDF)

主旨：駐泰國代表處經濟組函，為有關該處出席泰國東部經濟走廊（EEC）區域內Laem Chabang貨櫃深水港工程公私合營（PPP）說明會事，請轉知所屬會員參考運用，請查照。

說明：影附駐泰國代表處經濟組107年5月3日泰經組字第10700004500號函及附件乙份。

正本：中華民國工程技術顧問商業同業公會、中華民國綜合營造業同業公會全國聯合會
副本：內政部、交通部、工程產業全球化專案辦公室(以上皆含附件) 電子公文交換章 2018-05-14 12:36:36

裝 訂 線

檔號	/	保存年限	
	/ /		

駐泰國代表處經濟組　函

機關地址：20 Fl, Empire Tower, 195 S. Sathorn RD, Bangkok, Thailand, 10120
承 辦 人：楊秘書馥如
聯絡電話：66-2-6700200
電子郵件：fryang2@moea.gov.tw

受文者：如正副本受文單位
發文日期：中華民國 107 年 5 月 3 日
發文字號：泰經組字第 10700004500號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如文(外交郵袋寄送)

主旨：有關本處出席泰國東部經濟走廊(EEC)區域內 Laem Chabang 貨櫃深水港工程公私合營(PPP)說明會事。

說明：

一、本處經濟組出席泰國交通部於本年 5 月 3 日在曼谷舉辦之旨揭 PPP 說明會。該會議由泰國交通部次長 Pailin Chuchottaworn 致開幕詞後，進行 Laem Chabang 貨櫃深水港第三期工程說明，該會議吸引包括政府官員、重要各國工商代表、外國使節、媒體記者等約 500 餘人與會。該說明會摘陳如次：

(一)深水港第三期工程：

1、綠色港口:港區能源以再生或永續發展能源為主，發展以風力及太陽能發電供電系統，降低二氧化碳排放。

2、自動化：港區貨櫃吊桿作業系統、自動導航車輛(AGV)系統，其自動化比率盼能逐年提高至 100%。

3、港區公共工程:港區將建構一座 RIRO(roll in roll out)碼頭及 4 座貨櫃場；Laem Chabang 貨櫃深水港吞吐量將達 1810 萬 TEU(20 尺貨櫃單位)，RIRO 汽車承載量為

工程會 1070511
10700141880

100 萬輛。

(二)重要時程:本年 5 月 2 日舉行公眾說明會；6 月徵詢公眾意見；7 月回應公眾意見及修正招標文件(TOR)；8 月公布 TOR 及展開招標；11 月與得標廠商協商；12 月與得標廠商完成簽約，預期 2019 年 1 月展開工程。

(三)其他:上述公眾意見除工程外，亦將包括：港區漁撈作業、漁民溝通、CSR、環境影響等。

二、檢送招標說明會相關說明書 1 份如附併請鈞察。

裝

正本：行政院公共工程委員會
副本：經濟部工業局、經濟部投資業務處、經濟部國際貿易局

駐泰國代表處經濟組

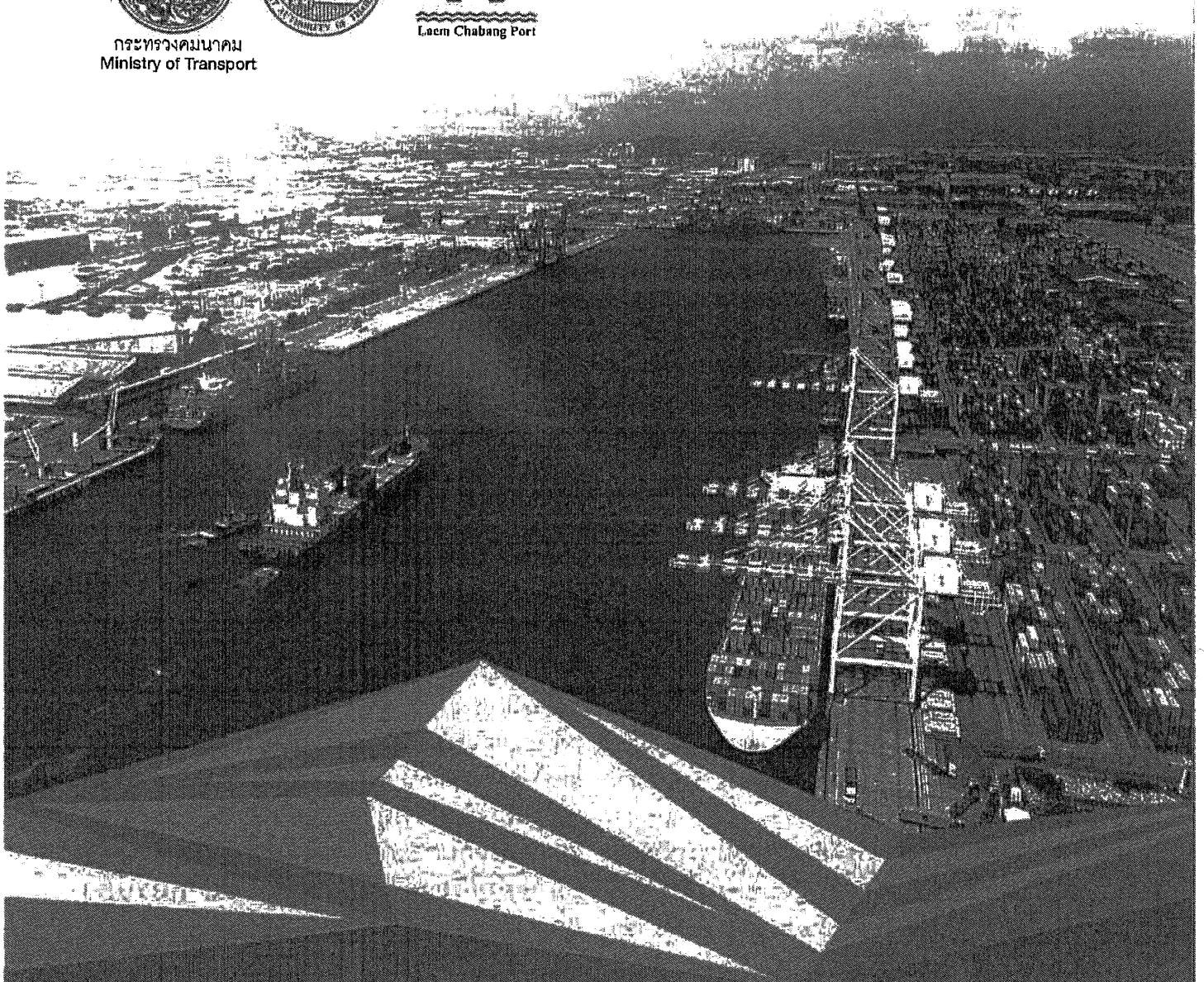
駐泰國代表處經濟組

訂

線

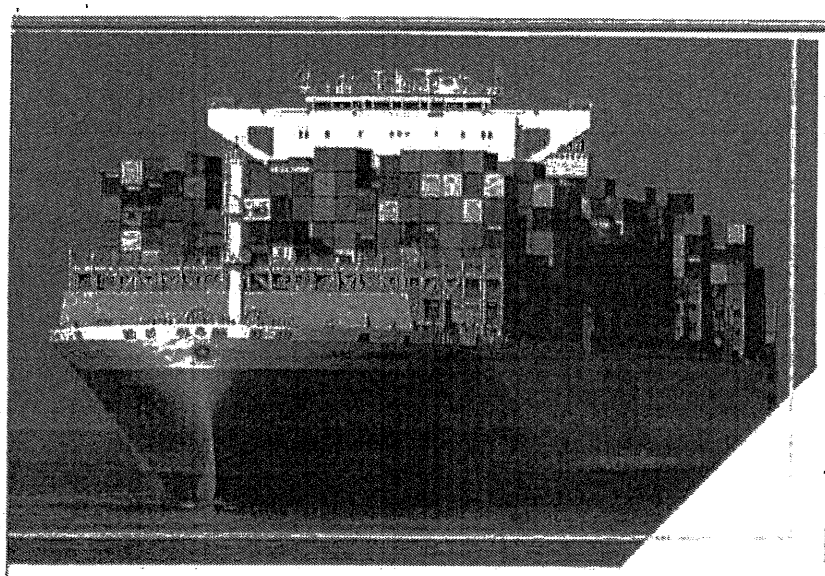
กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport

Laem Chabang Port



การรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน เพื่อศึกษารูปแบบการลงทุนในโครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

Market Sounding for the Public Private Partnership Scheme for the Laem Chabang Port Phase 3 Project



ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

หัวใจสำคัญของการพัฒนา EEC เสริมศักยภาพโลจิสติกส์ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจชาติ

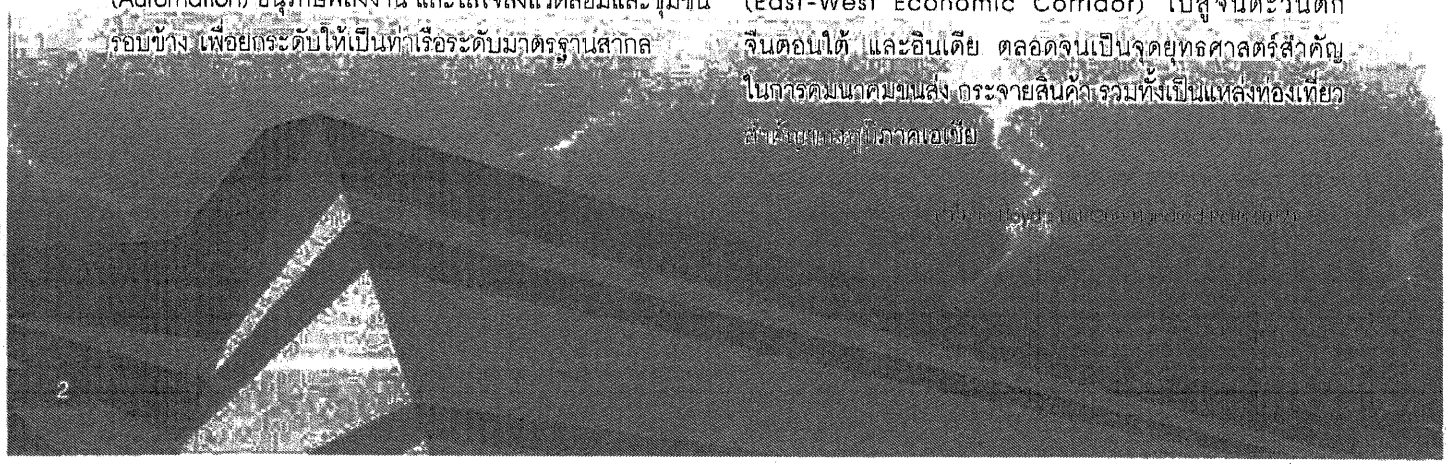
Laem Chabang Port Phase 3

A Prime Driver for EEC Development Enhancing Thailand's Logistical Capacity for Economic Growth

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประตูการค้าหลักที่เชื่อมไทยกับเวทีการค้าโลกมายาวนานกว่า 27 ปี ซึ่งนับวันจะยิ่งทวีความสำคัญและมีบทบาทมากขึ้นในภูมิภาคอาเซียน โดยมีขีดความสามารถในการรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Post New Panamax Class) รองรับตู้สินค้าได้ 11.1 ล้านทีอียูต่อปี รองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ประมาณ 2 ล้านคันต่อปี จัดเป็นอันดับ 8 ของท่าเรือที่มีอัตราการเพิ่มของสินค้าผ่านท่าสูงสุดในช่วง 10 ปี จาก พ.ศ. 2550-2559 และมีตู้สินค้าผ่านท่ามากที่สุดเป็นอันดับที่ 20 ของโลกในปี พ.ศ. 2559* และจากอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการคาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ. 2565 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 9 ล้านทีอียูต่อปี ซึ่งเกือบเต็มขีดความสามารถของโครงการ

จากวิสัยทัศน์ของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค จึงนำไปสู่แนวคิดในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อเสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศให้เข้มแข็ง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมแข่งขันในเวทีโลก โดยพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่บริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนถ่ายสินค้าด้วยระบบอัตโนมัติ (Automation) อนุรักษ์พลังงาน และใส่ใจสิ่งแวดล้อมและชุมชนรอบข้าง เพื่อยกระดับให้เป็นท่าเรือระดับมาตรฐานสากล

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เป็นโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2560 ของกระทรวงคมนาคม อีกทั้งยังเป็น 1 ใน 5 โครงการสำคัญในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ภายใต้วิสัยทัศน์ไทยแลนด์ 4.0 ประกอบไปด้วย โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา ขั้นที่ 1 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ขั้นที่ 3 ซึ่ง**มีเป้าหมายให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมขั้นสูงและเครือข่ายการค้าการพาณิชย์ที่เชื่อมต่อกับอย่างต่อเนื่องด้วยเครือข่ายคมนาคมขนส่งที่ครบวงจร** โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) ให้เป็นประตูการค้าของนักลงทุนสู่เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และ สปป.ลาว รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก และตะวันตก (East-West Economic Corridor) ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย ตลอดจนเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคมขนส่ง กระจายสินค้า รวมทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคเอเชีย



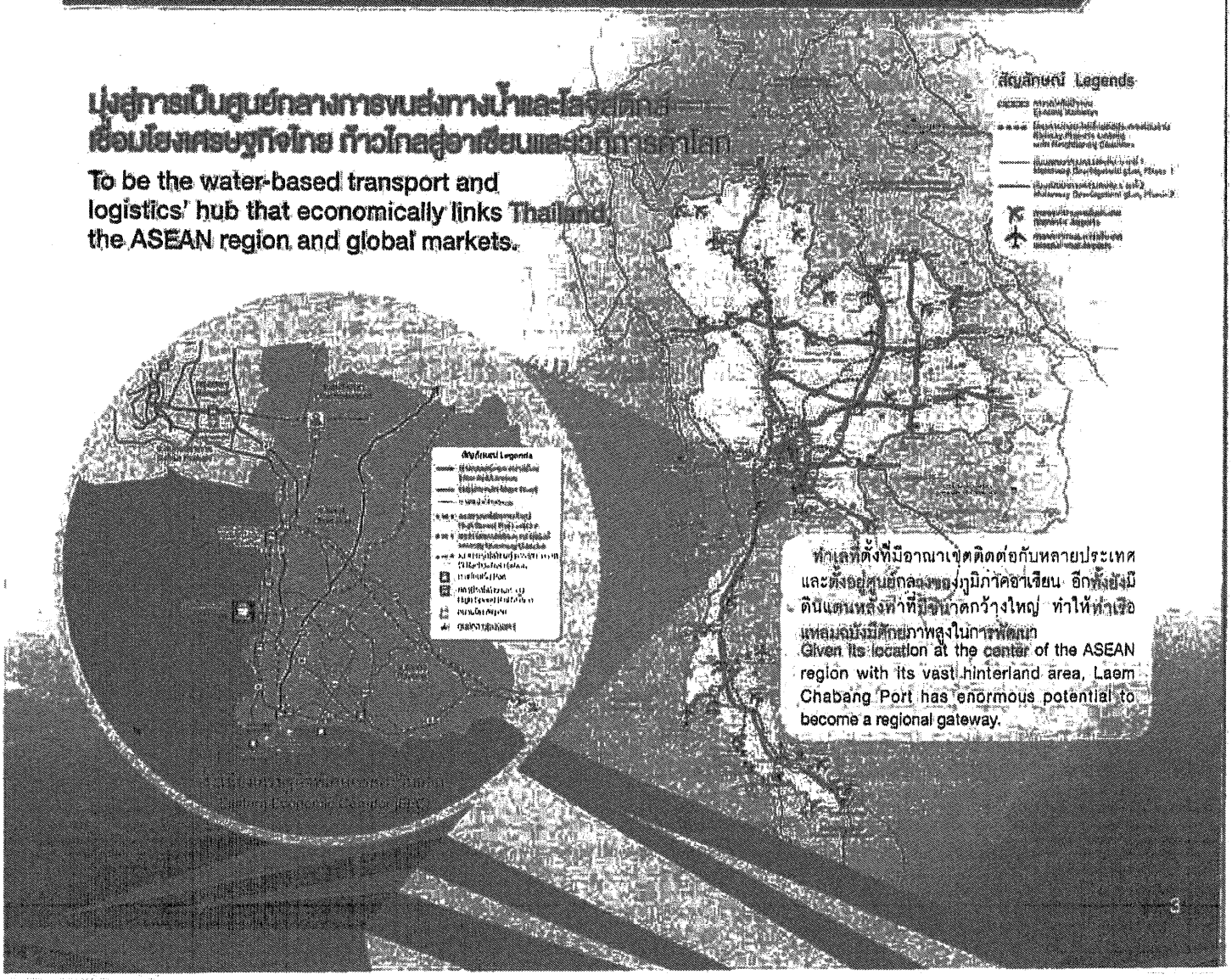
For more than 27 years, Laem Chabang Port has been Thailand's major gateway to global markets. Over time, the port has strengthened its role in the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) region with its capacity to accommodate container vessels up to Post New Panamax size and annually handle 11.1 million twenty-foot equivalent units (TEUs) of containers and two million vehicles. Among the top 100 ports in Lloyd's List for Containers 2017, it was ranked twentieth for volume throughput and eighth for the 10-year increase rate of volume throughput (2007-2016). In the context of continuous economic expansion, the container throughput of Laem Chabang Port is anticipated to exceed nine million TEUs by 2022, almost reaching its maximum capacity.

In a bid to promote Thailand as a regional gateway and transportation hub, the government initiated a plan for Phase 3 development of the Laem Chabang Port Project to enhance Thai maritime transport capacity, reduce logistical costs and expand national competitive edge in the global arena. To this end, state-of-the-art automation technology will be introduced to improve service quality and safety with energy efficiency as well as community and environmental stewardship being key components; this will bring the port up to par with its world-class counterparts globally.

Phase 3 of the project is part of Thailand's Transport Infrastructure Development Strategy 2015-2022 and the Ministry of Transport's Transport Infrastructure Investment Action Plan 2017. In the Thailand 4.0 context, it is among the five major projects planned for consolidation of the Eastern Economic Corridor (EEC), namely (1) the high-speed rail project linking Don Mueang, Suvarnabhumi and U-Tapao airports, (2) the U-Tapao International Airport Development Project, (3) the Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) facility at U-tapao Airport Phase 1, (4) Laem Chabang Port Development Phase 3, and (5) Map Ta Phut Industrial Port Development Phase 3. These projects, complemented with the development of road networks, rail and infrastructure systems, will form a multimodal transport network that supports commercial development and high-tech industries in the provinces of Chon Buri, Rayong and Chachoengsao, turning this special economic zone of eastern Thailand into a major portal to Myanmar, Lao PDR, Cambodia, Vietnam, the southern and western regions of China, and India. The area will thus be an Asian strategic hub for freight transportation and tourism.

มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย ก้าวไกลสู่อาเซียนและตลาดการค้าโลก

To be the water-based transport and logistics' hub that economically links Thailand, the ASEAN region and global markets.



ท่าเลที่ตั้งที่มีอาณาเขตติดต่อกับหลายประเทศ และตั้งอยู่ศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งยังมีดินแดนหลังท่าที่มีจำนวนกว้างใหญ่ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพสูงในการพัฒนา

Given its location at the center of the ASEAN region with its vast hinterland area, Laem Chabang Port has enormous potential to become a regional gateway.

ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3
ยกระดับท่าเรือไทย
สู่มาตรฐานระดับโลก

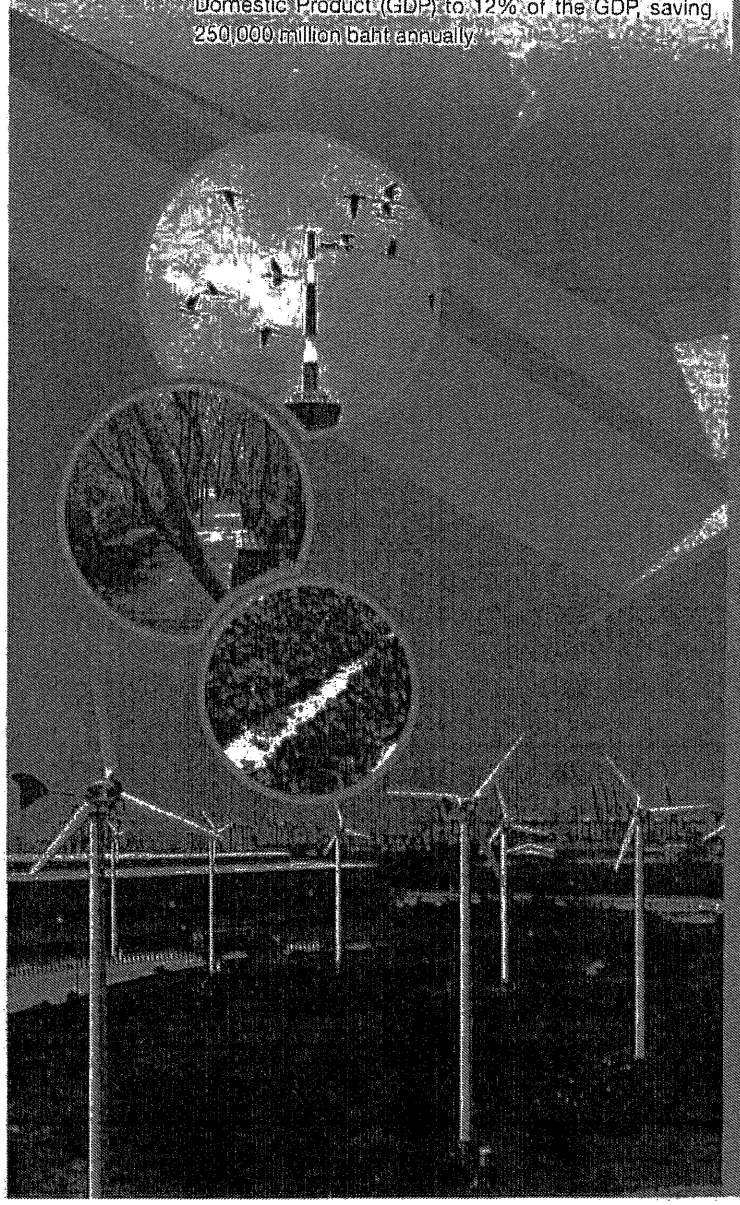
Laem Chabang Port Phase 3
In Pursuit of World-class Excellence

- [illegible]
- เชื่อมโยงทุกภูมิภาคทั่วไทยและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น กัมพูชา ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้
  Linking to a multimodal transport network extending across Thailand and to the Greater Mekong Sub-region nations of Cambodia, Lao PDR, Vietnam, and the southern region of China.
- ยกระดับการให้บริการ ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมให้บริการในระบบ e-Port
  Improving efficiency with the e-Port service system and necessary facilities that are on par with international standards.
- นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารงานหน้าท่า โดยพัฒนาระบบการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ (One Stop e-Port Service) และระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลแบบบูรณาการโดยใช้สถาปัตยกรรม SOA (Service-oriented Architecture) เพื่อให้พนักงานและผู้ใช้บริการกลุ่มต่างๆ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนา Web Portal ของการท่าเรือฯ เพื่อเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เป็นการลดขั้นตอนด้านเอกสาร ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ใช้บริการ
  Introducing advanced technologies for operational management including the one-stop e-Port service and Service-oriented Architecture (SOA) which provide employees and different service users with quick and easy access to required information. The web portal system also reduces documentation, thus saving expense and time for service users.
- เพิ่มขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าด้วยระบบอัตโนมัติ (Automation) ลด Waiting Time ของเรือที่เทียบท่า ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายในท่าเรือของสายการเดินเรือต่ำลงด้วย
  Shortened waiting time and lowered port costs for shipping lines through the use of automation technology.
- มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่รายรอบ ส่งเสริมให้ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเหล่านั้นไปยังประเทศต่างๆ ได้สะดวกยิ่งขึ้น ลดต้นทุนการขนส่งเนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งผลิต
  Encompassed by several hinterland industrial estates that expedite the shipment of industrial products to international markets at lower cost.
- สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่สุด ขนาดบรรทุกสูงถึง 15,000 ทีอียูได้
  Handling large vessels of the Post New Panamax size with a maximum load of 15,000 TEUs.
- มีพื้นที่สนับสนุน (Supporting Areas) สำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ
  Backstopped by multiple facilities for port operations and related activities.

เพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน

Enhancing Competitive Edge

- เพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก 11.1 ล้านทีอียูต่อปี เป็น 18.1 ล้านทีอียูต่อปี
  Increasing annual cargo handling capacity from 11.1 million TEUs to 18.1 million TEUs.
- เพิ่มความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี
  Increasing annual vehicle handling capacity from 2 million to 3 million units.
- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 30
  Increasing rail freight capacity from 7% to 30% of all containers handled.
- ลดต้นทุนค่าขนส่งรวมของประเทศ (Logistics Cost) จาก 14% ของ GDP เหลือ 12% ของ GDP ประหยัดเงินค่าขนส่งได้ถึง 250,000 ล้านบาท
  Reducing gross logistics costs from 14% of the Gross Domestic Product (GDP) to 12% of the GDP, saving 250,000 million baht annually.



ดูแลใส่ใจสิ่งแวดล้อม และชุมชนรอบข้าง

Caring for the Environment and Local Communities

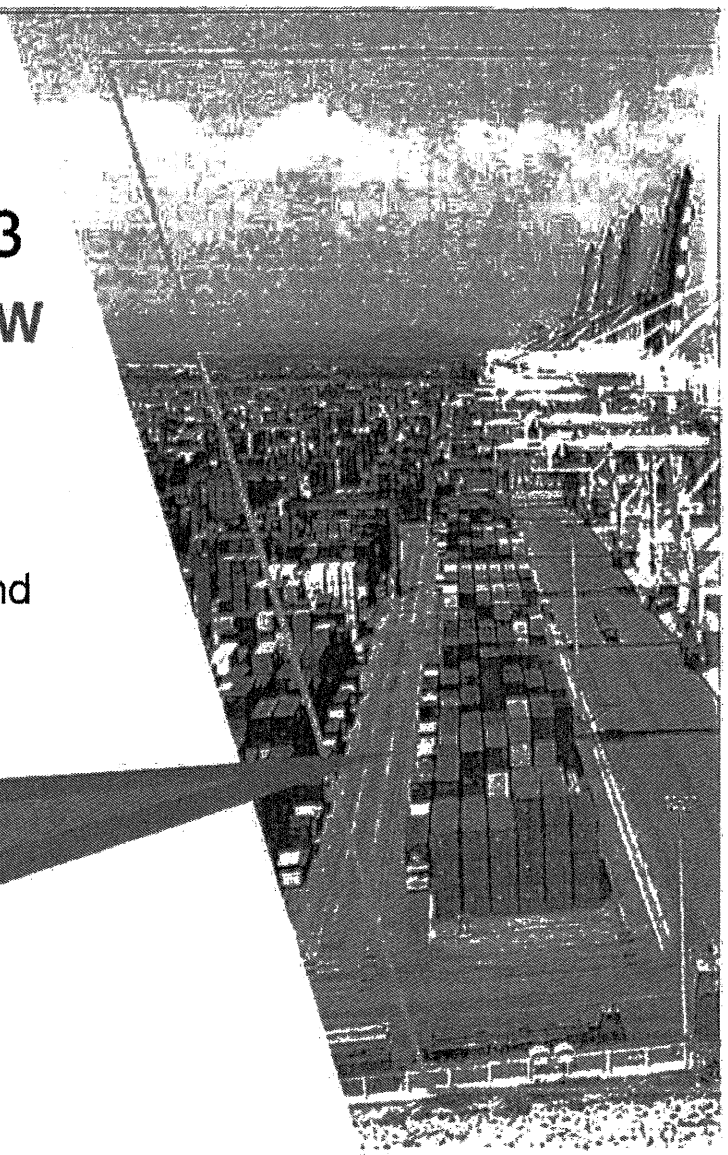
- ท่าเรือสีเขียว (Green Port) ให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาสภาพแวดล้อม โดยมีระบบจ่ายพลังงานกระแสไฟฟ้าจากท่าเทียบเรือ ใช้เครนและรถบรรทุกสินค้าที่ใช้ไฟฟ้าแทนน้ำมัน ใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือก เช่น พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์
  Green Port. With serious concern for environmental well-being, the project will rely on electrical power distributed from the terminals together with renewable or alternative energy such as wind energy and solar power. The use of electric cranes and automated guided vehicles (AGVs) will contribute to less fuel consumption.
- เป็นเปิดรับชุมชน ให้ดูแลความเป็นอยู่ของประชาชน พัฒนาคุณภาพชีวิตและส่งเสริมอาชีพแก่ประชาชนในพื้นที่โดยรอบอย่างยั่งยืน
  Community Relations. The project incorporates an occupational promotion program for sustainable improvement of local communities' quality of life.
- มีมาตรการช่วยเหลือชดเชยเยียวยาแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม
  Set up measures for providing people affected by project development with assistance and appropriate and fair compensation.
- จัดให้มีตัวแทนชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือร่วมติดตาม ตรวจสอบการดำเนินมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขอนามัยของชุมชน
  Allow representatives of local communities to follow up on and monitor implementation of health and environmental impact mitigation measures.
- จัดสรรพื้นที่ท่ากับภายในเขตท่าเรือ (ประมาณ 550 ไร่) สนับสนุนการเพาะเลี้ยงหอย/กระชังปลา อาชีพประมงชายฝั่งๆ ส่งเสริมและพัฒนาแหล่งปะการังเทียมให้เป็นที่อยู่ของกลุ่มสัตว์น้ำประเภทปลาและประมงชายฝั่งเพื่อทำการประมง
  Allocate a plot of approximately 550 rai within the port's compound for aquaculture and fishery-related activities; promote new artificial reefs for local and coastal fisheries.
- พัฒนาพื้นที่ 55 ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับดำเนินกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชนโดยรอบท่าเรือ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา ตลาดปลา
  Designate a corporate social responsibility (CSR) plot of 55 rai for public interests; this may include a public park, a stadium and a fish market.
- สนับสนุนการเพาะเลี้ยงพันธุ์ปลาให้กลุ่มชาวประมงเพื่อนำมาขายในตลาดปลา
  Promote fish farming activities among local fishermen to increase their income.
- สนับสนุนด้านเงินทุน และการให้ความรู้ด้านการประมง
  Provide financial support to enhance their occupational practices.

ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เมื่อพัฒนาเต็มศักยภาพ

สร้างโอกาส เพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน

Laem Chabang Port Phase 3

A New Window for Investment and Competitive Advantage



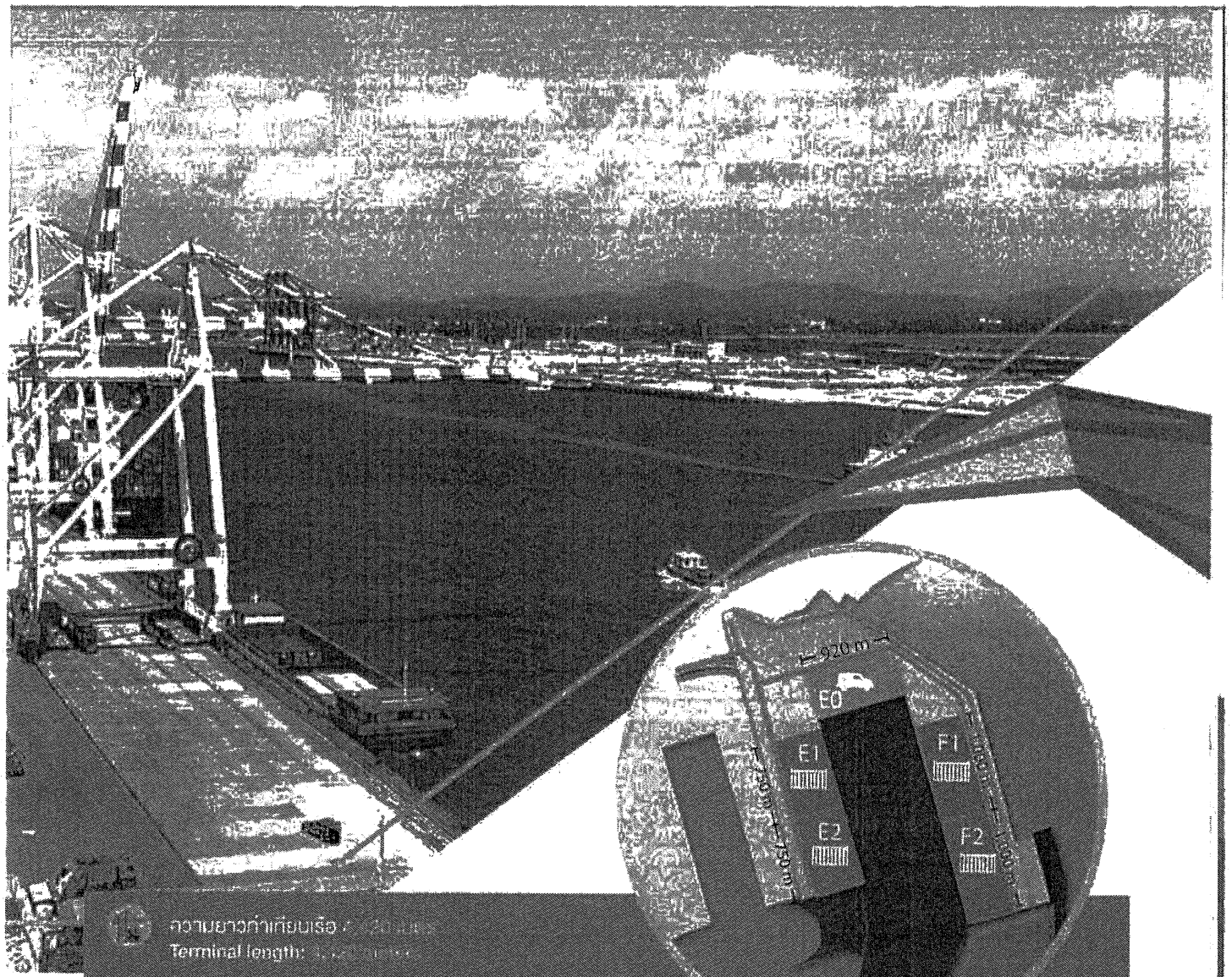
ก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสำหรับจอดเรือสินค้าขนาดใหญ่ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ
Construct deep-sea container terminals for large container vessels complete with the necessary facilities.

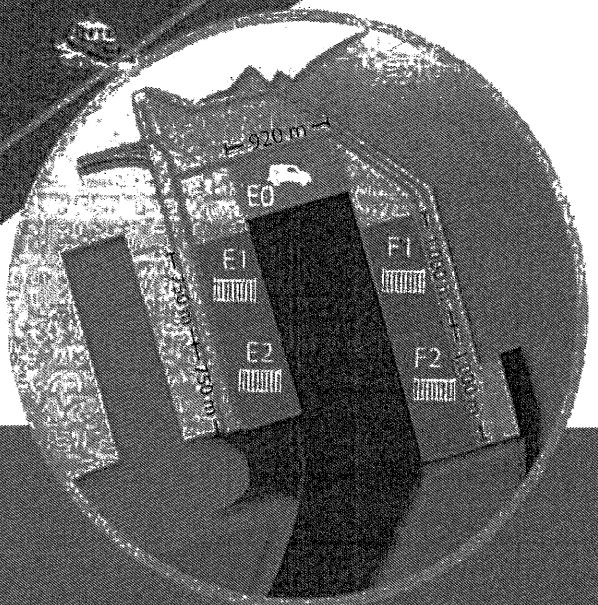
พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง
Implement a Single Rail Transfer Operator (SRTO).

ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง เรือสินค้าภายในประเทศ
Construct a domestic coastal terminal.

ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ
Improve traffic management within the port area.

พัฒนาโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ
Develop a multimodal transport system within the port's compound with designated links to the hinterland for accommodating future port growth.





ความยาวท่าเทียบเรือ
Terminal length:

ความลึกแอ่งจอดเรือ
Basin depth:

พื้นที่ท่าเรือ ขั้นที่ 3
Total area:

ท่าเทียบเรือชายฝั่ง
Domestic coastal terminal:

ขีดความสามารถท่าเทียบเรือชายฝั่ง
Coastal terminal capacity:

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า
Container terminals:

ขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า
Container terminal capacity:

ท่าเทียบเรือขนส่งรถยนต์ (Ro/Ro)
Roll on Roll Off (Ro/Ro) terminal:

ขีดความสามารถรองรับรถยนต์
Ro/Ro terminal capacity:

สามารถรองรับขนาดเรือระวางขับน้ำ
Ship displacement:

สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้า ขนาดใหญ่
Ship size:

มีร่องน้ำกว้างเพียงพอให้เรือกลับลำ
for convenient and safe ship reversing

สามารถเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ภายในท่าเรือ
within the port's compound

ยกระดับการขนถ่ายสินค้า

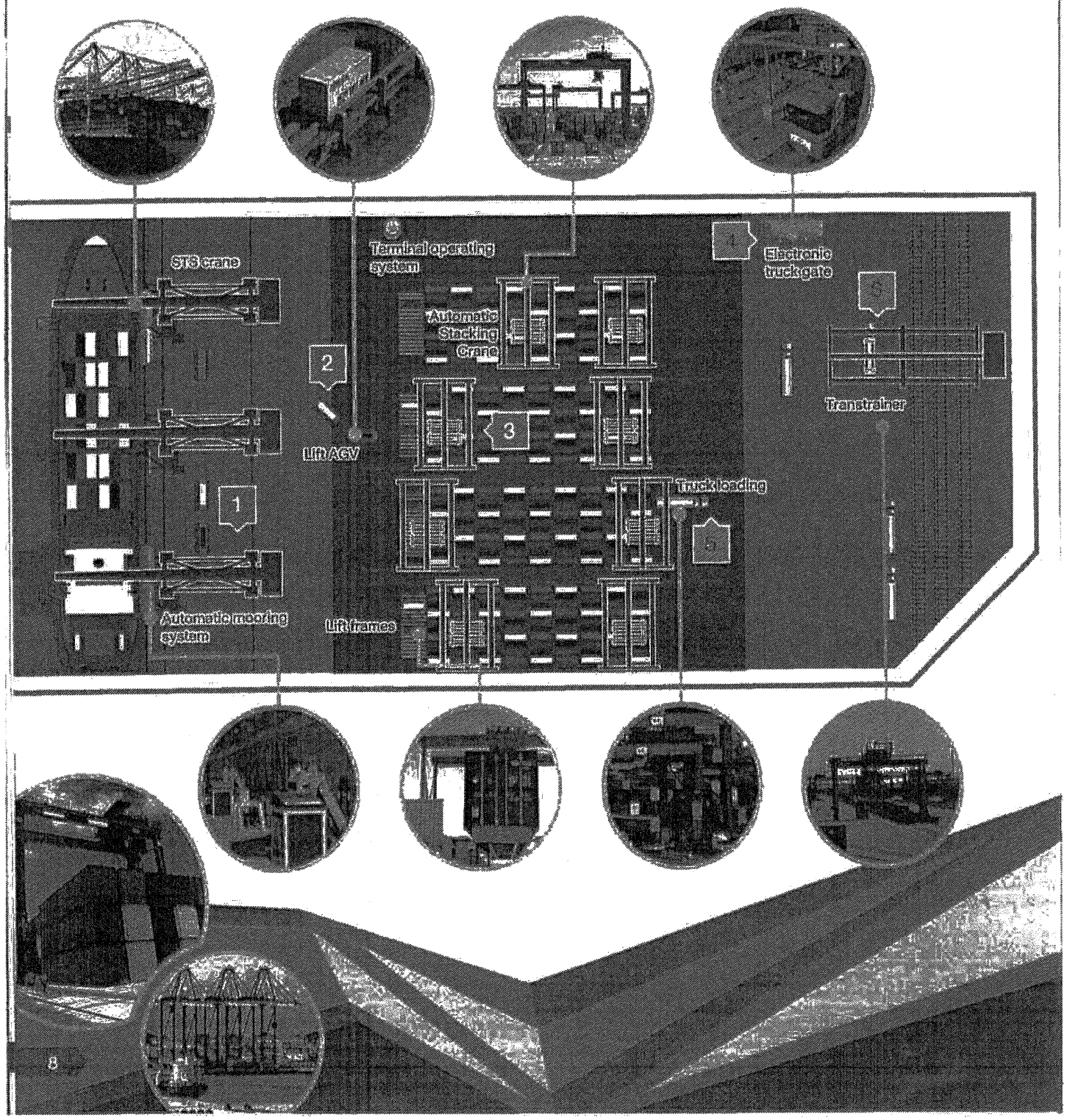
สร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนการแข่งขัน ด้วยระบบการจัดการการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation)

Automation Technology

A New Benchmark for Thai Port Development

ลำเลียงสินค้าจากเรือและจากฝั่ง

Container Movement Process



ขนสินค้าจากเรือ Ship-to-Shore Transport

1. เครนหน้าท่าระบบควบคุมทางไกล ขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือมายังฝั่ง
   Incoming containers are moved by remote-controlled gantry cranes to the shore, pending collection by AGVs.
2. รถลำเลียงสินค้าอัตโนมัติ (AGV) มารับสินค้าที่เครนหน้าท่าเพื่อนำไปยังลานกองเก็บตู้สินค้า (CY)
   AGVs move the containers discharged from the gantry cranes to the container yard.
3. เครนหลังท่าจะยกตู้สินค้าออกจากรถ AGV จากนั้นรถ AGV ก็วิ่งกลับไปที่เครนหน้าท่าเพื่อลำเลียงตู้สินค้ารอบใหม่
   Lift frames remove containers from the AGVs, which then return to the gantry cranes to collect more containers.

ขนสินค้าออกจากท่าเรือ Shore-to-Hinterland Transport

4. เมื่อรถบรรทุกแล่นผ่านประตูตรวจสอบอัตโนมัติ ระบบจะทำการสแกนป้ายทะเบียนของรถบรรทุกและเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อหาพิกัดของตู้สินค้าที่รถคันนั้นจะมารับ ซึ่งจะช่วยให้รถสามารถวิ่งตรงไปยังจุดกองตู้สินค้าที่ต้องการได้เลยโดยไม่ต้องเสียเวลาค้นหา
   Incoming trucks are scanned when passing through the electronic truck gate (e-Gate), which matches them to specific locations of their target containers.
5. เมื่อรถบรรทุกมาถึงจุดกองตู้สินค้าที่ต้องการ เครนหลังท่า (ASC) จะค้นหาตู้สินค้าและลำเลียงขึ้นรถบรรทุกเพื่อขนส่งออกจากท่าเรือ
   The automated stacking cranes identify and move the containers from the container yard onto the backs of incoming trucks.
6. ส่วนในบริเวณย่านรถไฟจะมีเครน Transtainer ที่จะทำหน้าที่ลำเลียงตู้สินค้าจากหัวรถลาก มาวางบนลานเพื่อรอการขนส่งด้วยรถไฟต่อไป
   For rail freight, rail-yard transtrainers move the containers from the prime mover and stack them onto the rail in a manner for easy retrieval.

ข้อดีของระบบจัดการแบบ Automation

Benefits from the Automation System

เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ปฏิบัติงานได้อย่างอัตโนมัติ ควบคุมได้ในระยะไกลผ่านซอฟต์แวร์ ช่วยลดระยะเวลา ลดความล่าช้า เพิ่มความแม่นยำในการปฏิบัติงาน

Increased operational efficiency: the remote-control software helps to shorten operational time and reduce delay.

ปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง เพิ่มขีดความสามารถในการจัดการสินค้าและการรองรับตู้สินค้าผ่านท่าได้

Around-the-clock operation: this enhances cargo handling capacity and allows for larger volumes of container throughput.

ลดความเสี่ยง เพิ่มความปลอดภัย ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือข้อผิดพลาดที่เกิดจากแรงงานมนุษย์

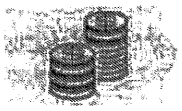
Reduced risk and enhanced safety: lowered risk from human-induced accidents.

รักษาธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าโดยใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ ทำให้มีความเงียบระหว่างปฏิบัติงาน เมื่อพลังงานใกล้หมดสามารถชาร์จแบตเตอรี่และปฏิบัติงานต่อได้ทันที

Environmental vigilance: the battery-fueled equipment is noiseless. Batteries recharge automatically and continue operations without interruption.

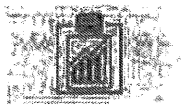
ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมเศรษฐกิจไทย เข้มแข็ง พร้อมแข่งขัน

An Engine for Thailand's Digital Economy

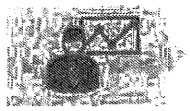


ประหยัดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
Lower cargo transportation and logistical costs.

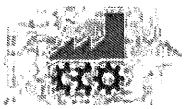
ประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าและเพิ่มความรวดเร็วในการนำเข้า-ส่งออก
Shortened time for cargo transportation; import and export activities are expedited.



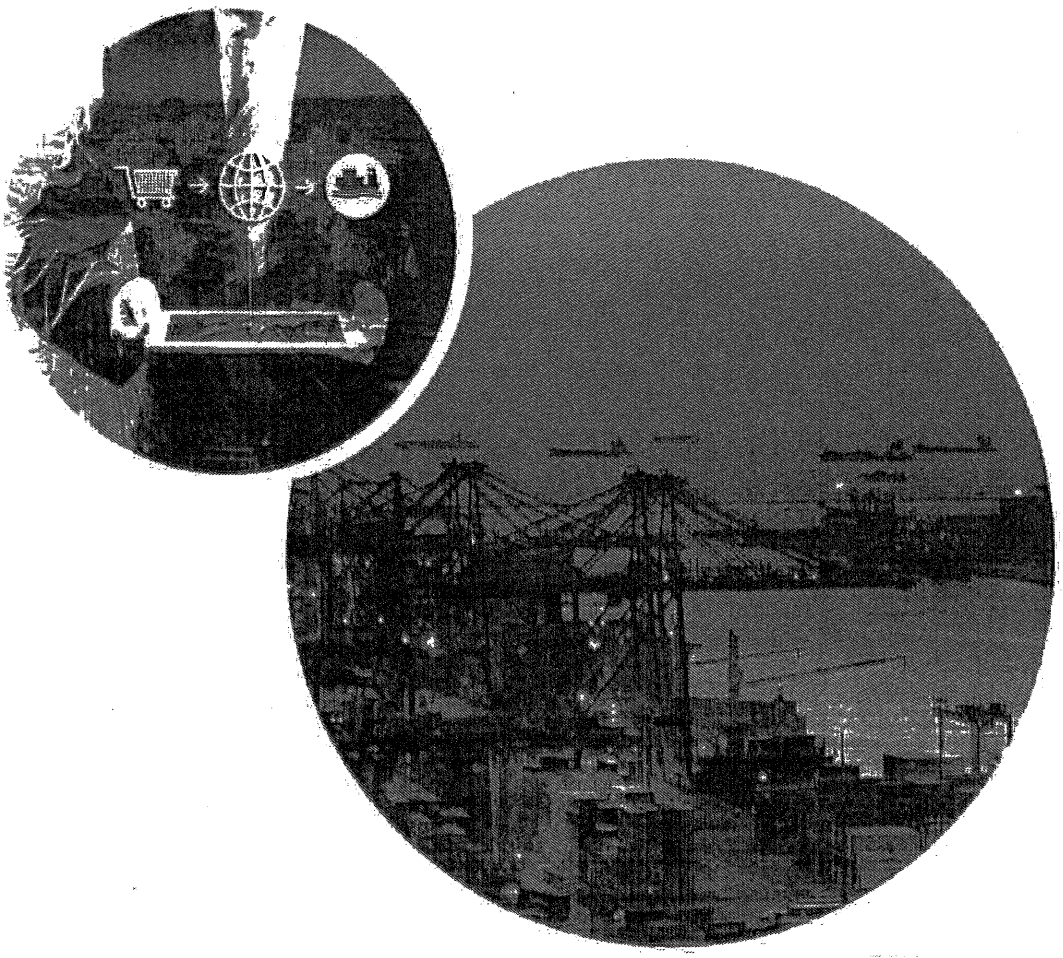
เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ เปิดโอกาสในการสร้างอุตสาหกรรมใหม่และนวัตกรรม
An opportunity for the development of new industries and innovations.



เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเชิงเทคโนโลยี นวัตกรรม และบุคลากร
Enhanced national competitiveness in terms of technology, innovations and human resources.



เพิ่มโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจต่อเนื่อง ผลักดันสู่เศรษฐกิจดิจิทัล
The path is paved for industrial development and related business expansion to achieve the digital economy strategy.



แผนการดำเนินงานของโครงการ
Project Development Schedule

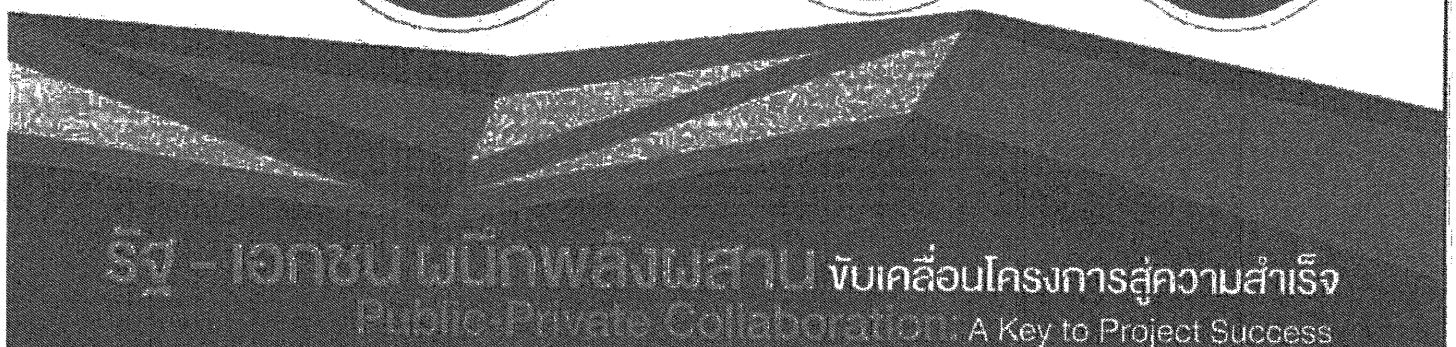
ส.ค. 2561
ประกาศเชิญชวนเอกชน
ร่วมลงทุน
August 2018
Bid calling

ธ.ค. 2561
เสนอคณะกรรมการ
นโยบายเพื่อเห็นชอบ
ผลการคัดเลือกเอกชน/
ลงนามสัญญาให้เอกชน
ร่วมลงทุน
December 2018
Approval and contract signing

พ.ค. 2561
ดำเนินการศึกษา
สำรวจและวิเคราะห์โครงการ
(พ.ค. 2561)
Project study and analysis report

พ.ค. 2561 - ก.ค. 2561
เจรจาต่อรอง
กับเอกชนแต่งตั้งแล้ว
(พ.ค. 2561 - ก.ค. 2561)
Negotiation and selection of private investor

2562
เริ่มต้นก่อสร้าง
2562
Construction



รัฐ - เอกชน ผนึกพลังผลาน ขับเคลื่อนโครงการสู่ความสำเร็จ
Public-Private Collaboration: A Key to Project Success

โครงการนี้จะเกิดขึ้นไม่ได้เลยหากขาดความร่วมมือร่วมใจจากภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการสู่ความสำเร็จ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีแนวคิดที่จะเปิดโอกาสให้นักลงทุนและผู้สนใจจากภาคเอกชน ทั้งจากภายในและต่างประเทศร่วมลงทุนในโครงการภายใต้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) โดยระบุการศึกษารูปแบบ แนวทางการลงทุน และนำเสนอต่อภาคเอกชน ผ่านการจัดสัมมนารับฟังความเห็นจากภาคเอกชน 3 ครั้ง เพื่อร่วมกันหาข้อสรุปแนวทางการร่วมลงทุนที่เหมาะสมที่สุด

Given its large scale, project development requires huge investment and efficient management. The Port Authority of Thailand will thus encourage Thai and foreign private entities to incorporate their experience, expertise and technology through a public private partnership (PPP) scheme. In this context, the most appropriate approach will be deliberated through three market sounding sessions.

แนวทางการจัดรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน
Tentative Schedule for Three Market Sounding Sessions

ครั้งที่ 1 Session 1

2 พ.ค. 61 นำเสนอข้อมูล นโยบาย และแผนปฏิบัติงาน ที่เกี่ยวข้องกับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และความเป็นไปได้ของโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ ดึงดูดความสนใจให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการ และแสดงความสนใจที่จะร่วมลงทุนในโครงการ

2 May 2018: To present information, policy and action plansrelating to the Laem Chabang Port Phase 3 Project and feasibility of the project, with aim of raising awareness among private investors, capturing their attention, and inviting the express of interest for participation in the project investment.

ครั้งที่ 2 Session 2

มิ.ย. 61 รับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนเป้าหมายเกี่ยวกับรายละเอียดในการพัฒนาโครงการ ความเสี่ยงของโครงการ และรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน รวมทั้งการจัดสรรหน้าที่และความรับผิดชอบ สิทธิประโยชน์ การจัดสรรความเสี่ยง และการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้น

June 2018: To solicit opinions from target private entities on the project development details, risk possibilities, PPP approach alternatives, and allocation of responsibility, privileges, risks and benefits between the public and private sector, with aim of shortlisting pre-qualified investors.

ครั้งที่ 3 Session 3

ก.ค. 61 รับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนเป้าหมายในเรื่องเกี่ยวกับข้อกำหนดสำคัญในการคัดเลือกเอกชนและในร่างสัญญาร่วมลงทุน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเข้าร่วมลงทุนกับเอกชนที่ผ่านการคัดเลือกแล้ว รวมทั้งเพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเท่าเทียมในการคัดเลือกและเจรจากับเอกชน

July 2018: To solicit opinions from pre-qualified private investors on significant terms of private entity selection and requirements to be specified in partnership contract, with aim of boosting their interest, and promoting fair competition in the selection and negotiation processes.

โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แบบร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน
เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และการนำระบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ (System Automation)

Project on Engineering, Economical, Financial and Environmental Feasibility Study
Laem Chabang Port Phase 3 under a Public Private Partnership Scheme
to Accommodate Container Rail Transport and Implementation of Automation System

ท่าเรือกรุงเทพ (ประเทศไทย)
444 ถนนท่าเรือ แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0 2289 5463 โทรสาร 0 2281 5199
www.portbangkok.com

Port Authority of Thailand
444 Thanon Tha Rua, Samphanthawong, Bangkok 10110 Thailand
Telephone +66 2289 5463 Facsimile +66 2281 5199
www.portbangkok.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
Consultant Consortium

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมนเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
16 ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ 0 2638 0500 โทรสาร 0 2638 0928
www.teamconsulting.co.th

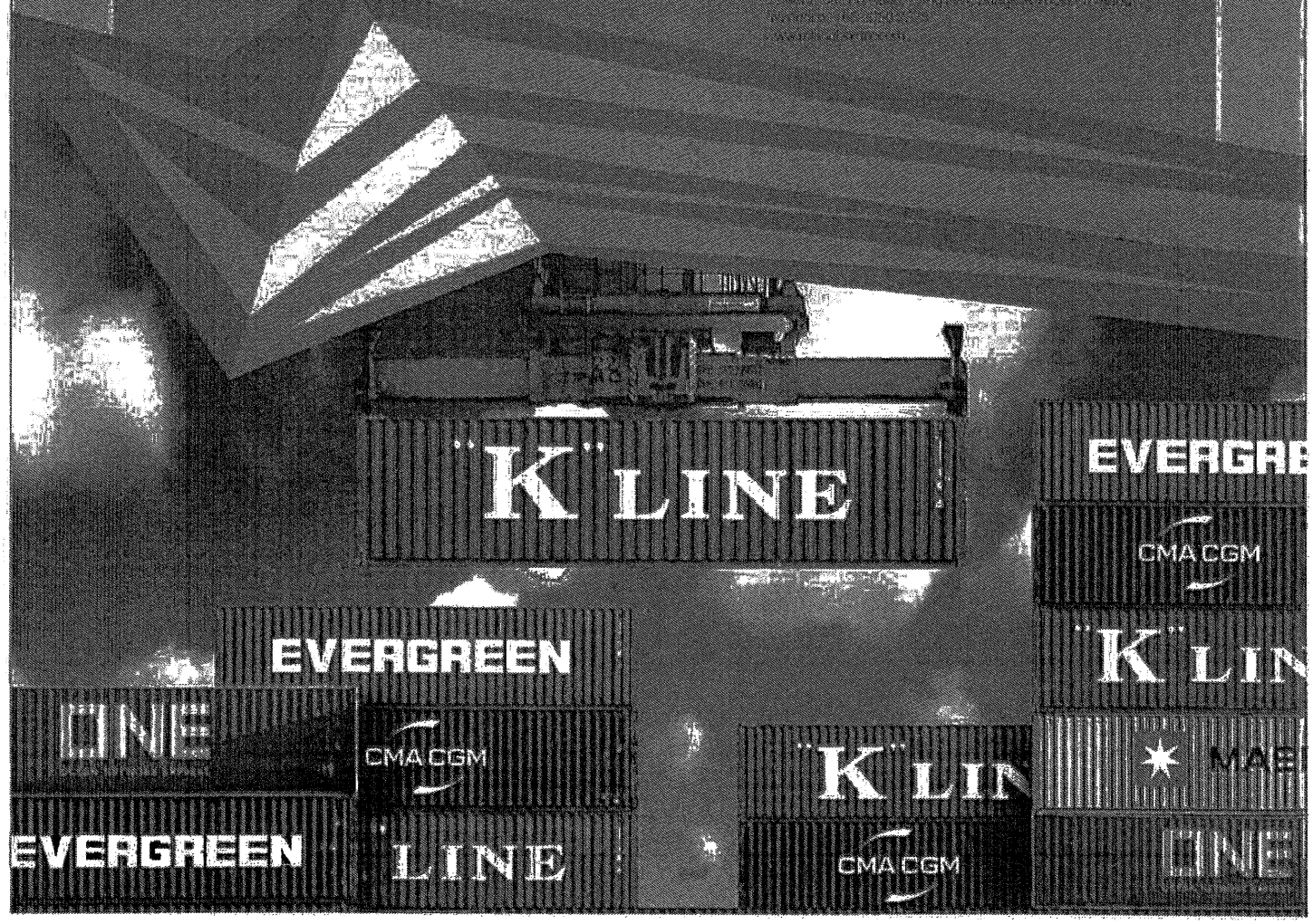
TEAM Consulting Engineering and Management Public Company Limited
16 Thanon Charoen Krung, Bangkok Bangrak 10230 Thailand
Telephone +66 2638 0500 Facsimile +66 2638 0928
www.teamconsulting.co.th

บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด
15/1 ถนนจรัญสนิทวงศ์ แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพฯ 10700
โทรศัพท์ 0 2884 0800 โทรสาร 0 2884 0820
www.att-consultants.com

ATT Consultants Company Limited
15/1 Thanon Charansanitwong, Bangplat Bangplat 10700 Thailand
Telephone +66 2884 0800 Facsimile +66 2884 0820
www.att-consultants.com

บริษัท โรลันด์ เบอร์เกอร์ จำกัด
[illegible]
โทรศัพท์ [illegible] โทรสาร [illegible]
www.rolandberger.com

Roland Berger Company Limited
[illegible]
Telephone [illegible] Facsimile [illegible]
www.rolandberger.com

ท่าเรือแหลมฉบัง
[illegible]
โทรศัพท์ [illegible] โทรสาร [illegible]
www.laemchabangport.com

Laem Chabang Port
[illegible]
Telephone [illegible] Facsimile [illegible]
www.laemchabangport.com