

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ โครงการจัดทำแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle: AV)

๒. หน่วยงานเจ้าของโครงการ กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา ๑ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

๓. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๒,๔๙๕,๘๐๐ บาท

๔. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ณ วันที่ ๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓

เป็นเงิน ๒,๔๙๕,๘๐๐ บาท

๕. ค่าตอบแทนบุคลากร ๑,๖๒๐,๐๐๐ บาท

๕.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มงานวิชาชีพเฉพาะ เช่น ด้านวิศวกรรม วิจัย พลังงาน สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา

๑) มีความสามารถตามกฎหมาย

๒) ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๓) ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๔) ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐไว้ชั่วคราว

ตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๕) เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นที่ปรึกษาในสาขาที่จะจ้าง และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับ ศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๖) ไม่เป็นผู้ที่ถูกกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐแล้ว

๗) มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนด

๘) เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ผู้มีอาชีพรับจ้างงานที่เสนอราคาดังกล่าว

๙) ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอให้แก่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

๑๐) ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย

๑๑) ไม่เป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กำหนด

๑๒) ที่ปรึกษาที่ยื่นเสนอราคาในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน

๑๓) ที่ปรึกษาต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายรับรายจ่ายหรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้อง ครบถ้วนในสาระสำคัญตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

๑๔) ที่ปรึกษาซึ่งได้รับคัดเลือกเป็นคู่สัญญาต้องลงทะเบียนในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ของกรมบัญชีกลาง ตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

๑๕) ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาต้องรับและจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การจ่ายเงินแต่ละครั้งไม่เกิน สามหมื่นบาทคู่สัญญาอาจจ่ายเป็นเงินสดก็ได้ ตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

๑๖) ที่ปรึกษาต้องมีวุฒิการศึกษาในด้านต่าง ๆ เช่น วิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่มีความเหมาะสมจะปฏิบัติงานตามโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๗) ที่ปรึกษาต้องต้องมีประสบการณ์ ผลงาน และความสามารถในการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย ด้านการผลิต การจัดทำยุทธศาสตร์ หรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

mb
ฉิมพณ.
๑๗ ๑

๑๘) บุคลากรหลักของที่ปรึกษา ต้องมีระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาไม่ซ้ำซ้อนกับงานในโครงการอื่น ๆ ของที่ปรึกษาที่ดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกัน หากผู้ว่าจ้างพบว่าบุคลากรหลักไม่ว่าคนหนึ่งคนใดหรือหลายคนปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกับงานโครงการอื่น ๆ ไม่ว่าจะพบในระหว่างปฏิบัติงานตามสัญญาหรือในภายหลังผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ/หรือ เรียกค่าเสียหายจากที่ปรึกษาหรือปรับลดค่าจ้างได้

๕.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๗ คน

๖. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๘๗๒,๐๐๐ บาท

๗. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ -ไม่มี-

๘. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๓,๘๐๐ บาท

๙. รายชื่อผู้รับผิดชอบกำหนดราคากลาง

- ๑) นางดวงดาว ขาวเจริญ ผู้อำนวยการกองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา ๑
- ๒) นายดุสิต อนันตรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขึ้นและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม
- ๓) นายอุษิน วิโรจน์เดชะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
- ๔) นางสาวญาดา ว่องวัฒนากุล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
- ๕) นางสาวพิมพ์ขวัญ ลิ้มปัสโสภา นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
- ๖) นางสาวกุลชลี โหมตพลาญ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

๑๐. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง)

หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี การฝึกอบรม สัมมนา การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การจ้างที่ปรึกษา ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการต่างประเทศ กองมาตรฐานงบประมาณ ๑ สำนักงบประมาณ ธันวาคม ๒๕๖๒

หม

๙

วิมล

๑๐๐

๑๐๐

ขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR)

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

โครงการจัดทำแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle: AV)

๑. หลักการและเหตุผล

จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างคนกับอุปกรณ์ อุปกรณ์กับอุปกรณ์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ กับฐานข้อมูล เพื่อการวิเคราะห์และประมวลผลด้วยสมองกล รวมทั้ง ปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate change) ซึ่งเกิดจากปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการปล่อยมลพิษฝุ่นควันของยานยนต์ ส่งผลต่อรูปแบบเศรษฐกิจและพฤติกรรมการใช้ชีวิตของคนในสังคมเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ รูปแบบการเดินทางในอนาคตที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนแปลง โดยต้องมีความอัจฉริยะและความสะอาดมากขึ้น รวมทั้งมีความสามารถเชื่อมต่อกับสิ่งต่าง ๆ (Connected) หรือความสามารถขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Automated) และเหมาะสมกับการใช้งานร่วมกัน (Shared mobility) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งเรียกรูปแบบการเดินทางด้วยยานยนต์แบบใหม่นี้ว่า CASE (Connected Automated Shared mobility and Electrified) ทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน ความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการเดินทาง ดังนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกจึงมุ่งไปสู่การต่อยอดเทคโนโลยียานยนต์ อาทิ ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า หรือ EV (Electric vehicle) หรือ ที่จะนำไปสู่ธุรกิจให้บริการด้านการเดินทาง (Shared mobility service) โดยปัจจุบันแบ่งระดับความสามารถของยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติออกเป็น ๖ ระดับ ดังรูป

0. DRIVER	1. FEET OFF	2. HANDS OFF	3. EYES OFF	4. MIND OFF	5. PASSENGER
					
No assistance	Assisted	Partially automated	Highly automated	Fully automated	Autonomous
Human	Transfer of responsibility				Machine

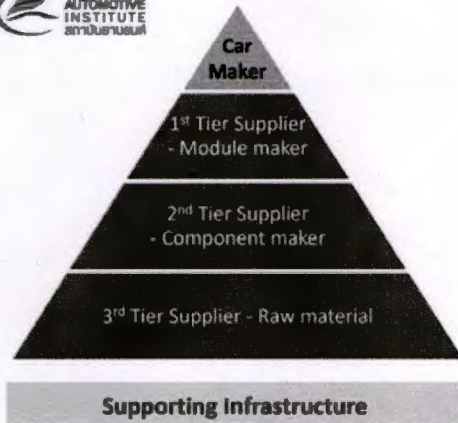
Sources: Evercore ISI, SAE International

ทั้งนี้ ในอนาคตอุตสาหกรรมยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีบทบาทต่อเศรษฐกิจ เนื่องจากรูปแบบการเดินทางและการขนส่งที่เปลี่ยนแปลง สังคมผู้สูงอายุ มลพิษในเมือง และสภาพแวดล้อมทางสังคม รวมทั้ง การปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ครั้งที่ ๔ (Fourth Industrial Revolution: 4IR) ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรม จากเดิมซึ่งเกี่ยวข้องกับภาคการผลิตรถยนต์ ได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วน First Tiers Second Tiers และอุตสาหกรรมสนับสนุนในรูปแบบทรงปิรามิดตามรูป มาเป็นรูปแบบวงกลม ซึ่งภาคการผลิตรถยนต์เป็นส่วนหนึ่งเท่านั้น ในขณะที่มีผู้เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น เช่น ผู้ผลิตคอมพิวเตอร์ ผู้ผลิต Software และระบบคมนาคมสื่อสาร สามารถมีบทบาทร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์ที่เป็น OEM ตั้งแต่การพัฒนากระบวนการตรวจสอบ (Sensor) กล้องความละเอียดสูง ระบบสื่อสารแบบเบรตาร์และระบบแผนที่ความละเอียดสูงที่ใช้ในการนำทาง การใช้ระบบสมองกล และระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อให้ยานยนต์สามารถเคลื่อนที่อัตโนมัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และใช้งานได้หลากหลาย สิ่งที่มีความสำคัญ คือ อุปกรณ์ และระบบดังกล่าวจะถูกติดตั้งและเป็นส่วนหนึ่งของยานยนต์ในอนาคต ทำให้จำเป็นต้องมีการพัฒนาองค์ความรู้ และเทคโนโลยีที่จำเป็น อาทิ เทคโนโลยีอุปกรณ์ตรวจสอบ อุปกรณ์รับส่ง

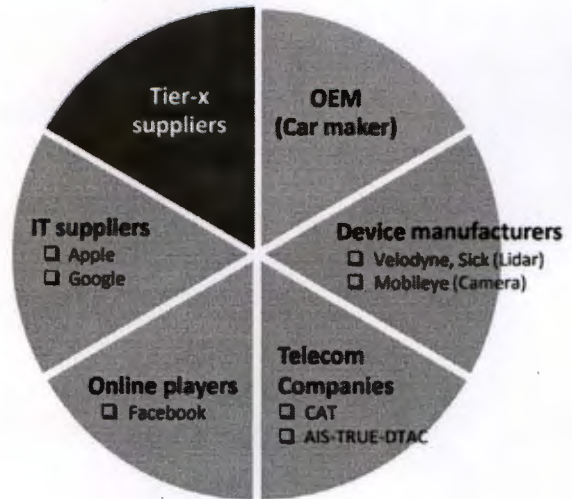
หุบ  วิมลพร  อาน 

ข้อมูลต่าง ๆ อุปกรณ์ที่ใช้เชื่อมโยงข้อมูลขนาดใหญ่ และโปรแกรมอุปกรณ์ให้สามารถควบคุมการขับเคลื่อนได้อย่างอัตโนมัติ

2018



BEYOND 2030



ปัจจุบันประเทศไทยมีคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีการกำหนดแผนและมาตรการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่มีแนวทาง หรือ แผนงานในการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และ เวียดนาม ได้วางแผนเตรียมพร้อมในการมุ่งไปสู่การผลิตยานยนต์อัตโนมัติอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการมีแผนงานที่ชัดเจน จำเป็นต้องมีการศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ โดยการศึกษาและวิเคราะห์ระดับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่ยานยนต์อัตโนมัติที่เหมาะสมกับประเทศไทย และศักยภาพของผู้ประกอบการ ตลอดจนกระบวนการผลิตรถยนต์อัตโนมัติ และชิ้นส่วนที่สำคัญ รวมทั้ง การกำหนดแผนบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ อาทิ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงคมนาคม เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่สามารถรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง รองรับรูปแบบการเดินทางและการขนส่งที่เปลี่ยนแปลง และการขยายตัวของตลาดยานยนต์อัตโนมัติ

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ระดับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่ยานยนต์อัตโนมัติที่เหมาะสมกับประเทศไทย

๒.๒ เพื่อกำหนดแนวทาง และยุทธศาสตร์ อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle : AV) สำหรับหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

วิมลพร, ๑๖๖๐, ๑๗, ๑๘, ๑๙

๒.๓ เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากร และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาต่อยอดจากทักษะที่มีอยู่ (Up-Skill) หรือ การปรับตัวรับทักษะใหม่ ๆ (Re-Skill)

๓. กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

๔. เป้าหมายของโครงการ / ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดระดับผลผลิต

- ๑) แผนยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์เข้าสู่ยานยนต์อัตโนมัติ ๑ แผน
- ๒) ผลิตภัณฑ์ศักยภาพ ไม่น้อยกว่า ๕ ผลิตภัณฑ์
- ๓) เครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ ๑ เครือข่าย
- ๔) ผู้ประกอบการต้นแบบ (Success Case) ในผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ ไม่น้อยกว่า ๑ ราย

ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์

- ๑) อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีแนวทาง ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ
- ๒) ผู้ประกอบการและบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์มีความพร้อมในการปรับตัวเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ

๕. วิธีการดำเนินงาน / กิจกรรม

๕.๑ ศึกษาทบทวนทิศทาง และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกำหนดทิศทางการยกระดับการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติที่เหมาะสมกับประเทศไทย

๕.๒ สำรวจศักยภาพ ความต้องการ และระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ

๕.๓ พัฒนาและสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๕.๔ คัดเลือกผลิตภัณฑ์ศักยภาพอย่างน้อย ๕ ผลิตภัณฑ์ จากนั้นดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการไม่น้อยกว่า ๑ ราย ในผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นต้นแบบ (Success Case) และวินิจฉัยเชิงลึกผู้ประกอบการ เพื่อเป็นต้นแบบในพัฒนาผู้ประกอบการไปสู่ยานยนต์อัตโนมัติ

๕.๕ จัดทำแนวทาง ยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนแผนงานไปสู่การปฏิบัติ

๕.๖ จัดสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา ยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ เพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการนำไปสู่การปรับเปลี่ยนหรือต่อยอดเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ

hub
สมพงษ์
Op
๑

designing) (๓) การทดสอบ (Development testing) และ (๔) การเตรียมพร้อมสำหรับการผลิต (Production engineering) โดยขั้นตอนที่ ๑ ถึง ๓ ใช้เวลาไม่ต่ำกว่า ๓ - ๕ ปี จึงจะพร้อมสำหรับการผลิตในเชิงพาณิชย์ ซึ่งการพัฒนาเครือข่ายและผู้ประกอบการในโครงการนี้ จะเริ่มจากการสำรวจศักยภาพและกำหนดเทคโนโลยีหลัก (Core Technology) ที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การคัดเลือกผู้ประกอบการเป้าหมายที่มีศักยภาพและความพร้อมตาม Core Technology ที่กำหนด และสร้างเครือข่ายที่เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ ซึ่งการสร้างเครือข่ายจะเป็นต้นแบบ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถขยายผลไปสู่การพัฒนาต่อยอดภายใต้กระบวนการพัฒนายานยนต์อัตโนมัติดังกล่าวไว้ข้างต้น และนำไปสู่การพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์อัตโนมัติของภูมิภาคอย่างยั่งยืน

mb
A
ok
สมพงษ์

๖. แผนการดำเนินงาน

No.	กิจกรรม	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๑	ศึกษาทบทวนทิศทาง และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกำหนดทิศทางการยกระดับการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติที่เหมาะสมกับประเทศไทย									
๒	ส่งรายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report)	★								
๓	สำรวจศักยภาพ ความต้องการ และระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ									
๔	พัฒนาและสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ									
๕	ส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report I)			★						
๖	คัดเลือกผลิตภัณฑ์ศักยภาพอย่างน้อย ๕ ผลิตภัณฑ์ จากนั้นดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการไม่น้อยกว่า ๑ ราย ในผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นต้นแบบ (Success Case) และวินิจฉัยเชิงลึกผู้ประกอบการ เพื่อเป็นต้นแบบในพัฒนาผู้ประกอบการไปสู่ยานยนต์อัตโนมัติ									





 ผอ.

 ผอ.

 ผอ.

No.	กิจกรรม	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙
๗	จัดทำแนวทาง ยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนแผนงานไปสู่การปฏิบัติ									
๘	ส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report II)						★			
๙	จัดสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา ยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ เพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการนำไปสู่การปรับเปลี่ยนหรือต่อยอดเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ									
๑๐	ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)									★

น.บ. วิมลพร,

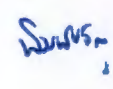
๒๐๖๖

๗. งบประมาณ

ลำดับ	รายการ	ค่าใช้จ่าย บาทต่อหน่วย					รวม (บาท)
๑	หมวดค่าตอบแทน						๑,๖๒๐,๐๐๐
๑.๑	ผู้จัดการโครงการ ปรินญาโท ประสบการณ์อย่างน้อย ๑๐ ปี	๔๕,๐๐๐	๑	คน	๕	เดือน	๒๒๕,๐๐๐
๑.๒	วิศวกร มีประสบการณ์ด้านการพัฒนา ระบบยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ปรินญาโท	๓๐,๐๐๐	๑	คน	๙	เดือน	๒๗๐,๐๐๐
๑.๓	นักวิจัย มีประสบการณ์นโยบายและ ยุทธศาสตร์ ปรินญาโท	๓๐,๐๐๐	๒	คน	๙	เดือน	๕๔๐,๐๐๐
๑.๔	วิศวกร มีประสบการณ์ออกแบบและ พัฒนาระบบเชื่อมต่อและขับเคลื่อนอัตโนมัติ (CAV) ปรินญาตรี	๒๕,๐๐๐	๒	คน	๙	เดือน	๔๕๐,๐๐๐
๑.๕	ผู้ประสานงานโครงการ	๑๕,๐๐๐	๑	คน	๙	เดือน	๑๓๕,๐๐๐
๒	ค่าใช้จ่ายดำเนินการ						๘๑๒,๘๐๐
๒.๑	ค่าสำรวจและรวบรวมข้อมูล สำรวจศักยภาพ ความต้องการของ อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ โดยการ เก็บข้อมูลจากแบบสำรวจทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	๓๐๐			๑,๐๐๐	ราย	๓๐๐,๐๐๐
๒.๒	ค่าจัดกิจกรรมระดมความคิดเห็น	๘๐,๐๐๐			๑	ครั้ง	๘๐,๐๐๐
๒.๓	ค่ากิจกรรมเพื่อพัฒนาและสร้างเครือข่าย ในประเทศ	๑๐๐,๐๐๐			๒	ครั้ง	๒๐๐,๐๐๐
๒.๔	ค่ากิจกรรมเพื่อพัฒนาและสร้างเครือข่าย ในต่างประเทศ	๙๐,๐๐๐			๑	ครั้ง	๙๐,๐๐๐
๒.๕	ค่ากิจกรรมวิจัยเชิงลึกผู้ประกอบการ เพื่อเป็นต้นแบบ (Success Case) ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ไปสู่ยานยนต์ อัตโนมัติ	๑๓๙,๐๐๐			๑	ราย	๑๓๙,๐๐๐
๒.๖	ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	๓,๘๐๐			๑	ครั้ง	๓,๘๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายการสัมมนาโครงการ และ จัดทำรายงาน						๖๓,๐๐๐
๓.๑	ค่าจัดสัมมนาเผยแพร่ผลงาน ค่าห้องสัมมนา อาหารว่าง อาหารกลางวัน และเอกสาร	๕๕๐	๑๐๐	คน	๑	ครั้ง	๕๕,๐๐๐
๓.๒	ค่าจัดทำรายงานการศึกษาขั้นต้น รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ และ ครั้งที่ ๒ และรายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐๐	๑๐	ชุด	๔	ครั้ง	๘,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่าย (บาท)		๒,๔๓๔,๘๐๐					





๘. สถานที่ดำเนินการ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๙. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา ๑ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

๑๐. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑๐.๑ หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนมีแนวทางและแผนยุทธศาสตร์การยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์เข้าสู่ยานยนต์อัตโนมัติ รวมทั้ง มีกลไกการขับเคลื่อนแผนงานไปสู่การปฏิบัติ

๑๐.๒ ผู้ประกอบการและบุคลากรมีความพร้อมในการเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์อัตโนมัติ

๑๐.๓ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง มีเครือข่ายที่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูล หรือเกิดการจับคู่ทางธุรกิจ

๑๑. คุณสมบัติที่ปรึกษา

๑๑.๑ มีความสามารถตามกฎหมาย

๑๑.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๑๑.๓ ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๑๑.๔ ไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐไว้ชั่วคราวตามที่ประกาศเผยแพร่ในระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง

๑๑.๕ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นที่ปรึกษาในสาขาที่จะจ้าง และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง

๑๑.๖ ไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อให้เป็นผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐแล้ว

๑๑.๗ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนด

๑๑.๘ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ผู้มีอาชีพรับจ้างงานที่เสนอราคาดังกล่าว

๑๑.๙ ไม่เป็นผู้ที่มีผลประโยชน์ร่วมกันกับที่ปรึกษารายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอให้แก่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

๑๑.๑๐ ไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย

๑๑.๑๑ ไม่เป็นผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด

๑๑.๑๒ ที่ปรึกษาที่ยื่นเสนอราคาในรูปแบบของ “กิจการร่วมค้า” ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญชวน

๑๑.๑๓ ที่ปรึกษาต้องไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้ไม่แสดงบัญชีรายรับรายจ่ายหรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

๑๑.๑๔ ที่ปรึกษาซึ่งได้รับคัดเลือกเป็นคู่สัญญาต้องลงทะเบียนในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ของกรมบัญชีกลาง ตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

๑๑.๑๕ ที่ปรึกษาที่เป็นคู่สัญญาต้องรับและจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การจ่ายเงินแต่ละครั้งไม่เกินสามหมื่นบาทคู่สัญญาอาจจ่ายเป็นเงินสดก็ได้ ตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

น.ส.ก.

สม.

พิมพ์น.

๕

๑๑.๑๖ ที่ปรึกษาต้องมีวุฒิการศึกษาด้านต่าง ๆ เช่น วิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่มีความเหมาะสมจะปฏิบัติงานตามโครงการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๑.๑๗ ที่ปรึกษาต้องต้องมีประสบการณ์ ผลงาน และความสามารถในการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย ด้านการผลิตการจัดทำยุทธศาสตร์ หรือด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๑.๑๘ บุคลากรหลักของที่ปรึกษา ต้องมีระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาไม่ซ้ำซ้อนกับงาน ในโครงการอื่น ๆ ของที่ปรึกษาที่ดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกัน หากผู้ว่าจ้างพบว่าบุคลากรหลักไม่ว่าคนหนึ่ง คนใดหรือหลายคนปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกับงานโครงการอื่น ๆ ไม่ว่าจะพบในระหว่างปฏิบัติงานตามสัญญาหรือ ในภายหลัง ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ/หรือเรียกค่าเสียหายจากที่ปรึกษาหรือปรับลดค่าจ้างได้

๑๒. การส่งมอบงาน

ครั้งที่ ๑ ส่งรายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๑ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา

ครั้งที่ ๒ ส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report I) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา

ครั้งที่ ๓ ส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report II) จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๖ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา

ครั้งที่ ๔ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย พร้อมแผ่นซีดีข้อมูลรวมถึงเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑๐ ชุด ภายใน ๙ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา

๑๓. การเบิกจ่ายค่าจ้าง

งวดที่ ๑ จำนวนร้อยละ ๓๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด เมื่อผู้รับจ้างส่งรายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report) ภายใน ๑ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเห็นชอบ รับงานงวดดังกล่าวแล้ว

งวดที่ ๒ จำนวนร้อยละ ๓๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด เมื่อผู้รับจ้างส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report I) ภายใน ๓ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เห็นชอบรับงานงวดดังกล่าวแล้ว

งวดที่ ๓ จำนวนร้อยละ ๒๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด เมื่อผู้รับจ้างส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report II) ภายใน ๖ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เห็นชอบรับงานงวดดังกล่าวแล้ว

งวดที่ ๔ จำนวนร้อยละ ๒๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด เมื่อผู้รับจ้างส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย พร้อมแผ่นซีดีข้อมูลรวมถึงเอกสาร อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ภายใน ๙ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเห็นชอบรับงาน งวดดังกล่าวแล้ว

ห.บ
ฉ
ฉิมพ.ร.
๑๐๐
๑๙

๑๔. เกณฑ์การพิจารณา

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม พิจารณาคัดเลือกข้อเสนอโดยพิจารณาเกณฑ์ด้านคุณภาพ และเกณฑ์ด้านราคา โดยกำหนดให้น้ำหนักรวมทั้งหมดเท่ากับร้อยละ ๑๐๐ ดังต่อไปนี้

(๑) คุณภาพและคุณสมบัติที่เป็นประโยชน์ต่อทางราชการ กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๙๐ (ผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพต้องมีคะแนนร้อยละ ๘๐ ของคะแนนรวมทั้งหมด) ประกอบด้วย

๑.๑) ผลงานและประสบการณ์ของทีปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ กำหนด น้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๒๐ โดยมีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน

๑.๒) วิธีการบริหารและวิธีการปฏิบัติงาน กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๖๐ โดยมี คะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน

๑.๓) จำนวนบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการฯ กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐ โดยมี คะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน

(๒) ราคาที่เสนอ (Price) กำหนดน้ำหนักเท่ากับร้อยละ ๑๐ โดยมีคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน

สมพงษ์
13
07m
4
๑๐๐
๑๐๐