



แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม

สำนักแผนงาน
กรมเจ้าท่า
ตุลาคม ๒๕๖๔

สารบัญ

หน้า

๑) สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๕ (แผนกลยุทธ์) กรมเจ้าท่า

๑. บทนำ	๑-๑
วิสัยทัศน์ พันธกิจ - ค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กร	๑-๒
๒. นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๓
๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๔
๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๕
๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๗
๒.๕ นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๙
๒.๖ เป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓	๑-๑๐
๒.๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕	๑-๑๑
๒.๘ นโยบายกรมเจ้าท่าปี ๒๕๖๕	๑-๑๑
๓. ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า	๑-๑๘
๔. สรุปความสอดคล้องของการจัดสรรงบประมาณจำแนกตามยุทธศาสตร์การจัดสรร งบประมาณ เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า ผลผลิต/โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕	๑-๒๗
๕. การแบ่งส่วนราชการและภารกิจของกรมเจ้าท่าปีงบประมาณ ๒๕๖๕	๑-๒๘
๖. งบประมาณกรมเจ้าท่า	๑-๓๓
๗. สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำแนกตามแผนงานผลผลิต/ กิจกรรม และงบรายจ่าย	๑-๓๔
๘. สรุปงบประมาณลงทุนที่ได้รับเพื่อดำเนินงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และที่ผูกพันในปีงบประมาณต่างๆ และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก	๑-๓๖

๒) แผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๒-๑ ถึง ๒-๓๔

๓) แผนงาน/โครงการพัฒนา ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๓-๑ ถึง ๓-๑๙๕

สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กรมเจ้าท่า

๑. บทนำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เป็นการขนส่งที่ใช้กันมาตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งการขนส่งในแม่น้ำลำคลองและทางทะเล เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ แต่เนื่องจากปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางบกได้รับความสะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงบ้าง อย่างไรก็ตามยังมีประชาชนใช้การขนส่งทางน้ำเพื่อการสัญจรและขนส่งสินค้าอยู่ เนื่องจากปัญหาการจราจรทางบกแออัด คับคั่ง อีกทั้งปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มสูงขึ้นประกอบกับประเทศไทยประสบปัญหาภัยพิบัติทางทะเลเป็นอย่างมากและต่อเนื่อง รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เชื่อมโยงประตูการค้าใหม่และสนับสนุนการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ในปัจจุบันอยู่ระหว่างการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ซึ่งต่อมาสํานักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ขยายระยะเวลาเป็น พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน รวมถึงหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ที่เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ - ๑๑ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ นี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ คือยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาสำคัญหลายด้าน โดยเฉพาะด้านระบบคมนาคมขนส่งด้านโลจิสติกส์ โดยได้ให้ความสำคัญโดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ อันจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาให้สังคมไทยอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ความสมดุลและยั่งยืน จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคมการกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในต่างประเทศ

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือ และกิจการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมและบรรลุตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

วิสัยทัศน์

**“พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำอย่างเชื่อมโยง มีมาตรฐาน
เพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ”**

พันธกิจ

กำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

๓. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๔. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

๕. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้าน การขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

๖. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ค่านิยมองค์กร

ค่านิยมของกรมเจ้าท่า คือ MARINE ได้แก่

M – Morality (คุณธรรม)

A – Accountability (การตรวจสอบได้)

R – Responsibility (ความรับผิดชอบ)

I – Innovation (นวัตกรรม)

N – Networking (การสร้างเครือข่าย)

E – Effectiveness (มุ่งผลสัมฤทธิ์)

วัฒนธรรมองค์กร (จากการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑)

เจ้าท่ามีความมุ่งมั่น ร่วมแรงร่วมใจ ใฝ่เรียนรู้ อยู่คู่คุณธรรม

๒. นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป็นแผนการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือตามคติพจน์ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยมีระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ โดยตามร่างยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มีการแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๖ ด้าน คือ

๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
๔. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๖. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

สำหรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า คือ ยุทธศาสตร์ด้านที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ด้านที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ด้านที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการพัฒนาภาคเกษตรของ ไทยให้ก้าวไปสู่มหาอำนาจทางการเกษตรที่ให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัตลักษณ์พื้น ถิ่น เกษตรอัจฉริยะ และเกษตรแปรรูป พร้อมกับการสร้างประเทศไทยยุคใหม่ด้วยอุตสาหกรรมและบริการแห่ง อนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยเน้นอุตสาหกรรม ชีวภาพ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ โดยในส่วนของกรมเจ้าท่า จะต้องดำเนินงานเพื่อตอบสนองเป้าหมายที่ ๔ : ประเทศไทยอยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ ของการจัดอันดับ ความสามารถในการแข่งขันของ International Institute for Management Development (IMD) ในประเด็น ที่ ๒.๔ : อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และประเด็นที่ ๓.๔ : ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

ยุทธศาสตร์ด้านที่ ๕ การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้น้อมนำ ศาสตร์ของพระราชสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยยึดหลัก ๓ ประการคือ “มีความพอประมาณ มีเหตุผล มีภูมิคุ้มกัน” มาเป็นหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติควบคู่กับการนำเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ทั้ง ๑๗ เป้าหมาย มาเป็นกรอบแนวคิดที่จะผลักดันดำเนินการเพื่อนำไปสู่การ บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ และความเป็น หุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อให้ ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุดในอาเซียนภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ ซึ่งจะทำให้ การพัฒนายุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ถูกดำเนินการบน พื้นฐานความเชื่อในการเติบโตร่วมกัน (Inclusive Growth) ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพ ชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง ๓ ด้าน ไม่ให้มากหรือน้อยจนเกินไป อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนเพื่อคน

รุ่นต่อไปอย่างแท้จริง สอดคล้องกับแนวคิดหลักของแผน คือ เติบโต สมดุล ยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจของยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของกรมเจ้าท่าจะต้องดำเนินงานเพื่อตอบสนองเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว

- ประเด็นที่ ๑.๒ อนุรักษ์และฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพในและนอกถิ่นกำเนิด โดยเฉพาะสัตว์ป่าและพันธุ์พืชที่ใกล้สูญพันธุ์ โดยลดอัตราการสูญเสียชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคาม ชนิดพันธุ์เฉพาะถิ่น และแหล่งที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติ ตลอดจนควบคุมชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศ
- ประเด็นที่ ๑.๓ ฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองให้ครอบคลุมแม่น้ำลำคลองทั่วประเทศ

เป้าหมายที่ ๒ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล

- ประเด็นที่ ๒.๓ ลดพื้นที่ที่มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยลดพื้นที่กัดเซาะที่มีอัตราการกัดเซาะมากกว่า ๓ เมตรต่อปี ให้เหลือไม่เกิน ๑๐๐ กิโลเมตร ทั่วประเทศ

เป้าหมายที่ ๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

- ประเด็นที่ ๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างน้อย ร้อยละ ๒๐ จากกรณีปกติ

๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นไปตามมาตรา ๑๐ แห่ง พ.ร.บ. การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ เมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้าน จัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ภายในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีจำนวนรวม ๒๓ ฉบับ ประกอบด้วย

- (๑) ความมั่นคง
- (๒) การต่างประเทศ
- (๓) การเกษตร
- (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- (๕) การท่องเที่ยว
- (๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- (๘) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่
- (๙) เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (๑๐) การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม
- (๑๑) ศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต

- (๑๒) การพัฒนาการเรียนรู้
- (๑๓) การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี
- (๑๔) ศักยภาพการกีฬา
- (๑๕) พลังทางสังคม
- (๑๖) เศรษฐกิจฐานราก
- (๑๗) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม
- (๑๘) การเติบโตอย่างยั่งยืน
- (๑๙) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
- (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
- (๒๑) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- (๒๒) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- (๒๓) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าประกอบด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) การท่องเที่ยว แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวและบริการ
- ๒) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- ๓) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ แผนงานบูรณาการการจัดการทรัพยากรน้ำ

๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ หมวด ๑๖ การปฏิรูปประเทศ กำหนดให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศอย่างน้อยในด้านต่างๆ ให้เกิดผลตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ซึ่งวิธีการจัดทำแผนต้องให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วม ต้องมีการวัดผลการดำเนินการ และระยะเวลาดำเนินการปฏิรูปประเทศทุกด้าน

ต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ เพื่อรับผิดชอบจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศแต่ละด้าน เพื่อกำหนดกลไก วิธีการ และขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ และเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรายงานต่อรัฐสภาเพื่อทราบแล้วให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและใช้บังคับได้ต่อไป เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ จำนวน ๑๑ คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสังคม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน

ต่อมาคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ ได้ดำเนินการจัดทำร่างแผนการปฏิรูปประเทศแล้วเสร็จ และได้เสนอคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบกับคณะรัฐมนตรี

ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบร่างแผนการปฏิรูปประเทศ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศเสนอ และสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๑ รับทราบแผนการปฏิรูปประเทศแล้ว จึงได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อให้เป็นที่ทราบโดยทั่วกัน

แผนการปฏิรูปประเทศประกอบด้วย ๑๑ ด้าน ได้แก่

๑. การปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
๒. การปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
๓. การปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
๔. การปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
๕. การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
๖. การปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. การปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
๘. การปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
๙. การปฏิรูปประเทศด้านสังคม
๑๐. การปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
๑๑. การปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

แผนการปฏิรูปประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าประกอบด้วย

๑. แผนปฏิรูปประเทศ ๕ ด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ ๑ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ
๒. แผนปฏิรูปประเทศ ๖ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แก่

ประเด็นปฏิรูปที่ ๓ การบริหารจัดการชายฝั่งในทะเลและชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการชายฝั่งในทะเลและชายฝั่ง และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๔ การบริหารจัดการองค์ความรู้ทางทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเขตทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ การบริหารจัดการมลพิษในทะเลและชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมลพิษในทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๖ การบริหารจัดการการประมงทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการประมงทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๘ การแบ่งเขตการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งตามแนวคิดการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning) / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้า

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๐ การแก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกัดเซาะชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการประเด็นปฏิรูปที่ ๑ และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๑ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมทางทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ ในการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๒ การบริหารจัดการพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและสัตว์ทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่คุ้มครองทางทะเล และสัตว์ทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการ และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๓ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายทางทะเลให้ทันสมัยและสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทางทะเลของประเทศไทย อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ และข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมทั้งสรุป ผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำ

การพัฒนาประเทศไทยภายใต้แนวทางการพัฒนาที่กำหนดด้วยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ผ่านมานั้น ส่งผลให้ประเทศไทยมีระดับการพัฒนาที่สูงขึ้นตามลำดับทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับเงื่อนไขและสภาพแวดล้อมของการพัฒนาที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในหลายด้าน ดังนั้น ในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) จึงเป็นช่วงเวลาที่สำคัญที่ประเทศไทยต้องปฏิรูปและปรับเปลี่ยนเป็นระบบครั้งใหญ่เพื่อให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเหมาะสมกับภูมิทัศน์ใหม่ของโลก ยืดหยุ่นปรับตัวได้เร็ว สามารถรับมือกับความเสี่ยงและภัยคุกคามแบบใหม่ได้ และสามารถอาศัยโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงบริบทโลกมาสร้างประโยชน์สุขให้กับคนในชาติได้ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) และรวมถึงหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ที่เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ - ๑๑ โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาให้สังคมไทยอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ความสมดุลและยั่งยืน โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มีวัตถุประสงค์ดังนี้

๑. เพื่อวางรากฐานให้คนไทยเป็นคนที่สมบูรณ์ มีคุณธรรมจริยธรรม มีระเบียบวินัย ค่านิยมที่ดี มีจิตสาธารณะ และมีความสุข โดยมีสุขภาวะและสุขภาพที่ดี ครอบครัวอบอุ่น ตลอดจนเป็นคนเก่งที่มีทักษะความรู้ความสามารถและพัฒนาตนเองได้ต่อเนื่องตลอดชีวิต

๒. เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้

๓. เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหาร และน้ำ

๔. เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

๕. เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันทสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

๖. เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

๗. เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ได้แก่

๑) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

๒) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

๓) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

๔) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

๕) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่ง และยั่งยืน

๖) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย

๗) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

๘) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม

๙) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

๑๐) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมฯ คือ ๗) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ มีแนวทางการพัฒนาสำคัญประกอบด้วย (๑) ด้านระบบคมนาคม พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ (๒) ด้านโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน (๓) ด้านพลังงาน อาทิ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการ การผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด(๔) ด้านสื่อสาร พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และ (๕) ด้านน้ำประปา พัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง การบริหารจัดการการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพและการสร้างนวัตกรรม

ในส่วนของกรมเข้าทำจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับแนวทางของยุทธศาสตร์ ที่ ๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในด้านระบบคมนาคมและด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะทางน้ำ เช่น การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ การขุดลอกร่องน้ำ การควบคุม กำกับ ดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ การดูแลรักษา

สิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เป็นต้น ซึ่งจะมีส่วนขับเคลื่อนให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ บรรลุได้ตามเป้าหมายบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) นำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ได้

๒.๕ นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

ตามคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภาผู้แทนราษฎร วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ในภาพรวม

ประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องผ่านวิสัยทัศน์และการขับเคลื่อนการพัฒนาของผู้นำประเทศในอดีต และในวันนี้วิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนประเทศของรัฐบาลชุดนี้ คือ “มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในศตวรรษที่ ๒๑” โดยรัฐบาลได้กำหนด นโยบายในการบริหารราชการแผ่นดิน ดังนี้

นโยบายหลัก ๑๒ ด้าน

๑. การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์
๒. การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ และความสงบสุขของประเทศ
๓. การทำนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก
๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย
๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
๗. การพัฒนาสร้างความเข้มแข็งจากฐานราก
๘. การปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้และการพัฒนาศักยภาพของคนไทยทุกช่วงวัย
๙. การพัฒนาระบบสาธารณสุขและหลักประกันทางสังคม
๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสีเขียวเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ
๑๒. การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม

นโยบายเร่งด่วน ๑๒ เรื่อง

๑. การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน
๒. การปรับปรุงระบบสวัสดิการและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน
๓. มาตรการเศรษฐกิจเพื่อรองรับความผันผวนของเศรษฐกิจโลก
๔. การให้ความช่วยเหลือเกษตรกรและพัฒนานวัตกรรม
๕. การยกระดับศักยภาพของแรงงาน
๖. การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต
๗. การเตรียมคนไทยสู่ศตวรรษที่ ๒๑
๘. การแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการทั้งฝ่ายการเมืองและฝ่ายราชการประจำ
๙. การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและสร้างความสงบสุขในพื้นที่ชายแดนภาคใต้
๑๐. การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน

๑๑. การจัดเตรียมมาตรการรองรับภัยแล้งและอุทกภัย

๑๒. การสนับสนุนให้การศึกษา การรับฟังความเห็นของประชาชน และการดำเนินการเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ

นโยบายรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

ข้อ ๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก

ข้อ ๔.๔ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความมั่นคง เพื่อรับมือกับภัยความมั่นคงในรูปแบบใหม่ อาทิ ... ความมั่นคงปลอดภัยทางทะเล ...

ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

ข้อ ๕.๔ พัฒนาภาคการท่องเที่ยว

ข้อ ๕.๔.๑ พัฒนาคุณภาพและความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ... ท่องเที่ยวเรือสำราญ ...

ข้อ ๕.๔.๔ ดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ... โดยเฉพาะบริเวณแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำหรือทะเล ...

ข้อ ๕.๖ พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน

ข้อ ๕.๖.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ ...

ข้อ ๕.๖.๒ แก้ปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่เมือง โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ ... การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุม สั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง ...

ข้อ ๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

ข้อ ๖.๑ ส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชีย

ข้อ ๖.๑.๒ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าทางทะเลของประเทศและของภาคใต้ ... พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย ...

ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสีเขียวเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน

ข้อ ๑๐.๓ ส่งเสริมการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ แหล่งน้ำชุมชน และทะเล โดยเชื่อมโยงกับแผนบริหารจัดการน้ำ ๒๐ ปีของประเทศ ... ส่งเสริม พื้นที่ฟู อนุรักษ์ ... แหล่งน้ำธรรมชาติ ... การระบายน้ำชายฝั่ง ... ดูแลภัยพิบัติจากน้ำ ...

ข้อ ๑๐.๔ ... จัดการมลพิษและขยะทางทะเล ...

๒.๖ เป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

๑. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

๒. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

๓. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

๔. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

๕. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

๖. เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

๒.๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๑. การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒. สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนค่าขนส่ง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิต
๓. สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง
๔. สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

๒.๘ นโยบายกรมเจ้าท่าปี ๒๕๖๕

กรมเจ้าท่าได้มอบนโยบายการปฏิบัติงาน โดยมุ่งเน้นในการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือ ไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง รวมถึงการช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์ที่ช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งได้อีกทางหนึ่ง และนโยบายที่สำคัญที่ต้องดำเนินการผลักดัน และขับเคลื่อนให้สามารถสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ โดยคำนึงถึงประชาชนหรือผู้รับบริการ รวมทั้งผู้มีส่วนได้-ส่วนเสียเป็นหลักทั้งมิติด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร คือ

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๑. การสร้างคุณภาพชีวิต เพื่อความพร้อมในการปฏิบัติงานเพื่อประเทศ ชีวิต และประชาชน - ผลักดันให้ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา จะต้องเป็นระดับชำนาญการพิเศษ ทั้งหมด เพื่อให้บุคลากรระดับผู้บริหารพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง - วางระบบการโยกย้าย แต่งตั้ง ให้มีความชัดเจนและโปร่งใส เช่น มีรอบในการพิจารณา - มีการกำหนดเส้นทางความก้าวหน้าของตำแหน่งชัดเจน การย้ายตำแหน่งตามนโยบาย จะมีเหตุผลประกอบการย้ายและทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง มีการซื้อขายตำแหน่ง ให้บุคลากรทุกคนทุ่มเทปฏิบัติงานเต็มประสิทธิภาพรวมถึงเตรียมองค์ความรู้ มนุษย์สัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อพิสูจน์ศักยภาพของตัวเอง - มอบหมายบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน (Put the right man on the right job) - ปรับทัศนคติ โดยสร้างระบบแรงจูงใจให้ผู้ที่มีความศักยภาพสนใจ เข้ามารับการพัฒนา เพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง เช่น • การเลื่อนขั้นเงินเดือน และค่าตอบแทน พิจารณาให้แล้วเสร็จ ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน และ ๓๑ มีนาคม ของแต่ละรอบการประเมิน	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ ข้อ ๑๒. การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
• เร่งรัดงานวินัยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว • วางหลักเกณฑ์ในการเปลี่ยนสายงานให้อยู่บนพื้นฐานหลักการ ความเป็นธรรม “สรรหา พัฒนา รักษาไว้ ใช้ประโยชน์” และจัดให้มีการสอบเพื่อประเมินความรู้เบื้องต้น ห้ามมีการทุจริต, ปรับปรุงหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรที่ล้ำสมัย เพ้นหาวิทยากรที่มีความรู้เหมาะสม ข้อมูลทันสมัย และมีศักยภาพ • จัดหลักสูตรการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในกรมฯ ให้มีความรู้ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม • มีเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลเพื่อส่งไปอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ อย่างเหมาะสม - ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยยกระดับคุณภาพชีวิตของเจ้าหน้าที่ในกรมเจ้าท่าและสร้างภาพที่ดีต่อองค์กรสู่บุคคลภายนอก ดังนี้ - ปรับปรุงห้องอาหารให้มีมาตรฐาน สะอาด ถูกหลักอนามัย - สร้างห้องน้ำใต้อาคาร ๒ เพื่อบริการประชาชนผู้มาติดต่อรับบริการ ผู้ที่สัญจรไปมา และผู้มาใช้ท่าเรือของกรมเจ้าท่า เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่น่าประทับใจให้แก่กรมเจ้าท่า - ปรับปรุงภูมิทัศน์ในบริเวณกรมเจ้าท่า เช่น บริเวณหน้าท่าเรือกรมเจ้าท่า เชื้อน เป็นต้น - กำกับดูแลเรื่องต่างๆ เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย, การปฏิบัติตนด้านความซื่อสัตย์ มีวินัยในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด และห้ามมิให้มีการเสียการพนัน หรือดื่มของมึนเมา ในขณะที่ปฏิบัติราชการโดยเคร่งครัด	
๒. เน้นการประชาสัมพันธ์งานของกรมเจ้าท่า - ปรับปรุงภาพลักษณ์งานประชาสัมพันธ์ ทั้งสถานที่และบุคลากรให้เหมาะสม เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร - คิดค้นช่องทางการประชาสัมพันธ์ที่ทันสมัย สอดคล้องกับโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๓. งานตามนโยบาย และงานตามภารกิจที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องและยั่งยืน ๓.๑ งานตามนโยบาย ๑) สร้างความรู้และทำความเข้าใจกับบุคลากรภายในสังกัดให้ทราบว่าการไปปฏิบัติงานกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ซึ่งเป็นการไปช่วยปฏิบัติราชการคราวละไม่เกิน ๒ ปี เน้นย้ำให้มีการสื่อสารไปสู่ระดับผู้ปฏิบัติให้ชัดเจน โดยมอบหมายให้เตรียมการในเรื่องการเตรียมอัตรากำลังรองรับ ศรชล. ซึ่งสำนักงาน ก.พ. จะจัดสรรอัตรากำลัง ๔๕ อัตราให้กับกรมเจ้าท่า และกรมเจ้าท่าจะจัดบุคลากรไปหมุนเวียนครั้งละ ๒ ปี แล้วกลับมาทำงานที่กรมเจ้าท่า ๓.๒ งานตามภารกิจที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องและยั่งยืน ๑) การกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ - มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวางแผนอัตรากำลังรองรับระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ ๓) และให้มีการวางแผนการบำรุงดูแลรักษาระบบ โดยการบริหารจัดการอัตรากำลังที่มีอยู่ การสรรหา พัฒนา รักษาไว้ซึ่งระบบ VTS เนื่องจากจะเป็นข้อมูลสนับสนุนในเรื่องความปลอดภัยทั้งหมด และเร่งรัดติดตามการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ ๓) ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ถึงจังหวัดนราธิวาส และฝั่งอันดามันทั้งหมด เพื่อตรวจตราเรือที่เดินทางอยู่ในบริเวณที่รับผิดชอบอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยภารกิจควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการตรวจตราการเดินเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมรับมือในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมกรณีเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในทะเล ครอบคลุมบริเวณชายฝั่งทะเลทั้งอ่าวไทยและอันดามัน - การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ - การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ กำหนดมาตรฐานในการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ ปี ๒๕๓๒ ที่มีอยู่ทั้งระบบ โดยให้นำปัญหาที่เกิดขึ้นมาเป็นแนวทางดำเนินการวางระบบให้มีการสอบทฤษฎี สอบปฏิบัติ ที่เป็นมาตรฐาน	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ข้อ ๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ท้าวมั่ง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยของระบบขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับระบบการขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย มั่นคง มีความทันสมัยเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
คนประจำเรือจะต้องมีประสิทธิภาพและพร้อมทำงานในเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด และได้รับค่าแรงที่เป็นธรรมตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับความรู้ความสามารถ – บังคับใช้กฎหมายในเรื่องการให้ทำการในเรือประมงตามมาตรา ๒๘๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน และให้ปรับเปลี่ยนวิธีการนับระยะเวลาการปฏิบัติงานในทะเล (Sea Service) ให้ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์และยกเลิกการชำระค่าปรับแทนการทำสัญญาลูกเรือ รวมทั้งผลักดันให้คนประจำเรือเข้าสู่ระบบ เพื่อให้สามารถตรวจสอบสถานะคนประจำเรือ การทำงานบนเรือ และวันหมดอายุบนประกาศนียบัตรได้ ๑) ตรวจสอบการใช้กฎระเบียบตามข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๑๙๙๕ (STCW ๙๕) ที่ถูกต้องและเป็นธรรมทั้งกับคนไทยและชาวต่างชาติที่มาทำงานบนเรือไทยให้มีความเท่าเทียมกัน ๒) วางระบบการสอบความรู้สำหรับคนประจำเรือใหม่ ๓) ให้มีการตรวจสอบโรงเรียนที่ได้รับอนุญาตให้เปิดสอนอย่างเข้มงวด ๔) กำหนดให้มีระบบการแจ้งให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาทราบว่าในเขตพื้นที่ของสาขามีการรับรองให้เปิดสถานศึกษาด้านการเดินเรือตั้งอยู่ที่ใด ๕) การมอบอำนาจ ให้สาขาที่อยู่ในพื้นที่สามารถตรวจสอบการดำเนินการของโรงเรียนที่ได้รับมอบอำนาจ ๖) จัดทำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับฐานข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็น ๖.๑) จัดทำฐานระบบข้อมูลเรือไทย ตำแหน่งที่ตั้งจำนวนลูกเรือในแต่ละลำ เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะต้องไปฝึกภาคฯ จะสามารถตรวจสอบได้ว่าสามารถลงเรือลำใดได้ ๖.๒) จัดทำฐานข้อมูลด้านคนประจำเรือที่ถูกต้องแม่นยำ และสามารถประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ได้ทันที	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๖.๓) ซึ่งมีข้อมูลอื่น ๆ เช่น ประวัติของเรือ การจดทะเบียนเรือ จุดจอดของเรือ ท่าเรือที่ได้รับอนุญาต จำนวนลูกเรือในแต่ละลำ เป็นต้น โดยกำหนดให้อยู่ในรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้การตรวจสอบข้อมูลเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง สอบทานได้ - การดำเนินเกี่ยวกับสิ่งล่องลำนํ้า ให้เร่งรัดการดำเนินการในต่างจังหวัดกรณีสิ่งล่องลำนํ้าก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๕ และหลังปี พ.ศ. ๒๕๑๕ โดยจัดเก็บข้อมูลเพื่อเชื่อมกับระบบแผนที่ของกองสำรวจและแผนที่ ผลักดันให้ผู้ไม่มียื่นต้องเข้าสู่ระบบโดยใช้กลไกของกฎหมายที่บัญญัติไว้ รวมทั้งให้กำหนดรายละเอียดท้ายใบอนุญาตสร้างสิ่งล่องลำนํ้าให้ชัดเจน เช่น ระยะที่ออกจากแนวเขตกรรมสิทธิ์ที่เป็นที่สาธารณะ ตามกฎกระทรวง ฉบับ ๖๔ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ มาตรา ๑๑๗ เรื่อง อัตราค่าปรับกำหนดชำระภายใน ๑๕ วันนับจากวันออกใบอนุญาต และให้ชำระจนกว่าจะรื้อถอน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาผู้ที่ไม่รื้อถอน หรือกรณีการอนุญาตให้สร้างท่าเรือให้ระบุท้ายอนุญาตว่ากรณีเรือเจ้าท่า หากมีการฉกฉวยเงินหรือมีความจำเป็นต้องจอด ต้องให้จอด ทั้งนี้ในส่วนของการอนุญาตได้รับอนุญาตเป็นคนยากไร้ หรือมีฐานะยากจนมีรายได้น้อย ให้ออกเป็นประกาศกระทรวงคมนาคม ซึ่งให้จังหวัดเป็นผู้รับรองฐานะต่อไปด้วย - การพิจารณานำรายได้มาใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมทางน้ำ โดยการประกาศเขตการเดินเรือที่สำคัญเพิ่มขึ้น ๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ - การขนส่งชายฝั่ง ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการเดินเรือ กระบี่ พังงา ภูเก็ต มุ่งเน้นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเรือโดยสารขนาดใหญ่ซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจเติบโต โดยกรมเจ้าท่าเนื่องจากมูลค่าในการท่องเที่ยวมหาศาล มีธุรกิจเกี่ยวเนื่องจำนวนมาก รวมถึงการขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ - การพัฒนาท่าเรือ Cruise เน้นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว - การพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน/กัดเซาะ	

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๓) การส่งเสริม/สนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี ๔) ด้านงานต่างประเทศ – การเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบจาก IMO ในปี ๒๕๖๔ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าประเทศสมาชิกของ IMO มีการปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดของตราสารของ IMO ระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลสำเร็จทั่วโลกอันเป็นมาตรการหนึ่งในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล – การเตรียมการรองรับการตรวจสอบจาก EU ในด้านการดำเนินการเรื่อง IUU โดยเตรียมแผนการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก EU ที่แผนจะมาตรวจสอบประเทศไทย โดยให้กำหนดแผนการดำเนินการและกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน ซึ่งทุกหน่วยต้องให้ความร่วมมือในการดำเนินการ เนื่องจากเป็นภารกิจสำคัญของกรมฯ	
๔. การบริหารงบประมาณ ๔.๑ ปรับเปลี่ยนแนวทางการพิจารณาเสนอของบประมาณ และให้ทราบทั่วทั้งกรมฯ ๔.๒ เร่งรัดเบิกจ่ายงบประมาณทั้งในส่วนของเงินก้อนเหลือปี และงบประมาณประจำปี ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยพิจารณาปรับปรุงกระบวนการเบิกจ่ายงบประมาณให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๖ วัน หลังจากทูลอภัยโทษ	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๕. การบริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร - การบริหารจัดการท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหารให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมธนารักษ์ อบต. อบจ. โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
๖. นำระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการปฏิบัติงาน - กำหนดให้มีระบบฐานข้อมูลข้อมูลเรือทั้งหมด อาทิ จำนวนการจดทะเบียนของเรือที่ต่อใหม่ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการ - ระบบแผนที่ร่องน้ำ มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำระบบฐานข้อมูลแม่น้ำ ลำคลองในแต่ละพื้นที่รับผิดชอบ ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน โดยรวบรวมและประมวลผลข้อมูลจากสาขา และมอบหมายสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาแต่ละสาขาเพิ่มพูนองค์ความรู้เกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ เช่น อุเรือ คนประจำเรือ จำนวนแม่น้ำ ลำคลอง เป็นต้น	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

๓. ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า

๓.๑ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
<u>วิสัยทัศน์</u>	พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน
<u>พันธกิจ</u>	๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่งและพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ
<u>ค่านิยม</u>	“i-GETT” (๑) Inclusive บริการทั่วถึง (๒) Green ใส่ใจสิ่งแวดล้อม (๓) Efficient มีประสิทธิภาพ (๔) Technology รู้จักใช้เทคโนโลยี (๕) Transparent มีความโปร่งใส
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์</u>	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” - การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>กลยุทธ์</u> ๑.๑) ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๑.๒) พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๑.๓) เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ๑.๔) พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม ๑.๕) ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง” - การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง <u>กลยุทธ์</u> ๒.๑) ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒) ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง ๒.๓) ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
	๒.๔) ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง <u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”</u> - การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>กลยุทธ์</u> ๓.๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ๓.๒) พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ๓.๓) ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ <u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”</u> - การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>กลยุทธ์</u> ๔.๑) ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป ๔.๒) ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๔.๓) พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ ๔.๔) พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง ๔.๕) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ๔.๖) ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส
<u>ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์</u>	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <u>เป้าประสงค์</u> ๑.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๑.๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๑.๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> การยกระดับความปลอดภัยของระบบขนส่ง <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ๓.๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
	๓.๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๔.๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง ๔.๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน ๔.๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ

๓.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๑. การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ <u>เป้าประสงค์</u> ๑. มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอ ทัวถึงมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน <u>กลยุทธ์</u> ๑. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอและทัวถึง มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐาน	<u>แผนงาน</u> : บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (บูรณาการ) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ มีความสะดวกและปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ความพึงพอใจผู้ใช้ร่อนน้ำไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ <u>กิจกรรม</u> ▪ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ▪ จำนวนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ▪ ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด ▪ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ▪ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ <u>แผนงาน</u> : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ มีความสะดวกและปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่อนน้ำไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ <u>กิจกรรม</u> ▪ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัย ▪ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่อนน้ำ ▪ ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ▪ ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
	■ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ■ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ■ ก่อสร้าง/ขุดลอก/เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด (ร้อยละ) ■ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ■ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๒. การยกระดับระบบการขนส่งทางน้ำให้มีความปลอดภัย มั่นคง ทันสมัย <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑ มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัย (Safety) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๒ ผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety) ๒.๓ มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๔ มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแล การบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ <u>กลยุทธ์</u> ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านความมั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๒ สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety) ของผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านความมั่นคง (Security) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ๒.๔ พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแล การบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ	<u>แผนงาน : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - กำกับ ดูแล และให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางการขนส่งทางน้ำ จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมดไม่เกิน (ครั้งต่อล้านเที่ยว) (ปี ๒๕๖๕ เท่ากับ ๗.๗๕) - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ (รายต่อประชากรหนึ่งแสนคนต่อปี) (ปี ๒๕๖๕ เท่ากับ ๐.๐๑๑) <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - การกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี <u>กิจกรรม</u> ■ การออกใบสำคัญ ■ การนำร่องเรือ ■ การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ครั้ง/ฉบับ) ■ ความถูกต้องครบถ้วนของการดำเนินงาน (ร้อยละ)

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๓. การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑ มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒ ผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓ ผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชยนาวี <u>กลยุทธ์</u> ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒ ส่งเสริมผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓ พัฒนาและกำกับดูแลการผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวีให้มีคุณภาพ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชยนาวี	<u>แผนงาน</u> : การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (บูรณาการ) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ เพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น สอดคล้องการพัฒนาอย่างบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและบริการให้มีความคล่องตัวในการเดินทาง และขนส่งสินค้า <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศไม่น้อยกว่า (ร้อยละ) (ปี ๒๕๖๕ ร้อยละ ๑๕) <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - โครงการ : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ <u>กิจกรรม</u> ■ พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ จำนวนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ■ ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด ■ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ■ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ
	<u>แผนงาน</u> : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ผลิตและพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับกิจการพาณิชยนาวี <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผู้ผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน ร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
	<u>กิจกรรม</u> ■ ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษา (คน) ■ บุคลากรด้านพาณิชยนาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ■ ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดแผนของแต่ละหลักสูตร
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๔. การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑ มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ โดยการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ในปัจจุบัน ๔.๒ มีการพัฒนางานและการให้บริการขององค์กรด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔.๓ มีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางน้ำอย่างมืออาชีพ ๔.๔ มีการบริหารองค์กรและบริหารงานให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล <u>กลยุทธ์</u> ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ โดยการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ในปัจจุบัน ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรอย่างต่อเนื่อง ๔.๓ นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ๔.๔ พัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการขนส่งทางน้ำ ๔.๕ นำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ในการบริหาร	<u>แผนงาน : บุคลากรภาครัฐ</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภาครัฐ <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> - <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - <u>กิจกรรม</u> -

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
องค์กร	

๓.๓ ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า

ยุทธศาสตร์/เป้าประสงค์ กระทรวงคมนาคม	ความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์/ เป้าประสงค์ กรมเจ้าท่า
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”- การพัฒนาระบบขนส่ง ขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>เป้าประสงค์</u> ๑.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพ และเป็นไป ตามมาตรฐาน ๑.๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุม และเข้าถึงได้ ๑.๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็น มิตรกับสิ่งแวดล้อม	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> การพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ <u>เป้าประสงค์</u> ๑. มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอ ทั่วถึง มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> “ปลอดภัยและมั่นคง”- การยกระดับความปลอดภัย และ ความมั่นคงของระบบขนส่ง <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัย ของการขนส่ง ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของ การขนส่ง	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> การยกระดับความปลอดภัยและ ความมั่นคงด้านการขนส่ง ทางน้ำและการพาณิชย์นาวี <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความ ปลอดภัย (Safety) และสิ่งแวดล้อม ของการขนส่ง ทางน้ำ ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำมีวัฒนธรรมด้านความ ปลอดภัย (Safety) ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความ มั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๔) มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแล การบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”- การพัฒนาระบบ ขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อน การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u>	<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การพัฒนาศักยภาพ ในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u>

ยุทธศาสตร์/เป้าประสงค์ กระทรวงคมนาคม	ความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์/ เป้าประสงค์ กรมเจ้าท่า
๓.๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ๓.๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ๓.๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพ ในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	๓.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒) ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓) ผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชย์นาวี
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”- การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๔.๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและบริการในระบบขนส่ง ๔.๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน ๔.๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ	<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนา ส่งเสริมสนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ โดยการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสภาวะการณ์ในปัจจุบัน ๔.๒) มีการพัฒนางานและการให้บริการขององค์กร ด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔.๓) มีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางน้ำอย่างมืออาชีพ ๔.๔) มีการบริหารองค์กรและบริหารงานให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

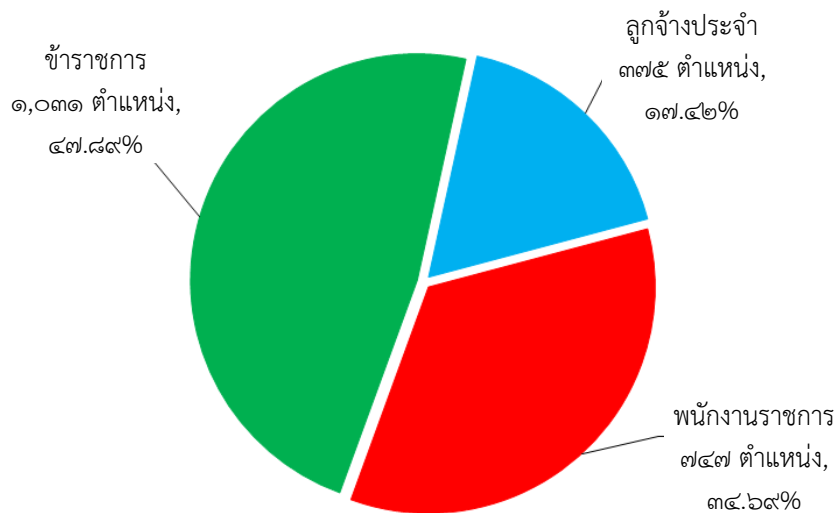
**๔. สรุปความสอดคล้องของการจัดสรรงบประมาณจำแนกตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า
ผลผลิต/โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ วงเงินรวม ๔,๕๓๗.๙๓๖๗ ล้านบาท ประกอบด้วย**

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน							ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๕ ด้านการสร้าง การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
แผนแม่บท	โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล			การท่องเที่ยว		โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล		การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
แผนการปฏิรูปประเทศ	การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ และการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เฉพาะกิจกรรมป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล)			การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ		การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ		การปฏิรูปประเทศด้าน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์แผน ฉบับที่ ๑๒	ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์							
ยุทธศาสตร์การจัดสร รงงบประมาณ	รายการคำดำเนินการภาครัฐ	ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน						ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์กระทรวง	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัย สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ ความสำเร็จ	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบ ขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความ ปลอดภัยของระบบขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบ ขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ใน การแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของ ประเทศ			ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบ ขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
แผนปฏิบัติการ (ยุทธศาสตร์)	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการ ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาและ บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ให้มีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับระบบ การขนส่งทางน้ำให้มีความปลอดภัย มั่นคง ทันสมัย	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพ ในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันของประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ			ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาและ บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ให้มีประสิทธิภาพ
ผลผลิต/โครงการ	รายการค่าใช้จ่ายบุคลากรภาครัฐ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโล จิสติกส์	ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งทางน้ำ	ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี	ผลผลิต : ผลิตและส่งเสริมกิจการ พาณิชย์นาวี	โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยว ทางน้ำ	โครงการ : พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้าน การท่องเที่ยว	โครงการ : พัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน ระบบโลจิสติกส์	โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการ ทรัพยากรน้ำ
กิจกรรม		แผนงานพื้นฐาน - ก่อสร้างท่าเรือ - ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น - ป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทาง ทะเล - ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง - ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ	แผนงานพื้นฐาน - การออกใบสำคัญ - การนำร่องเรือ - การตรวจตราและควบคุมการ เดินเรือ	แผนงานพื้นฐาน - ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้าน พาณิชย์นาวี	แผนงานบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนการท่องเที่ยว	แผนงานบูรณาการ - การเสริมทรายชายหาดป้องกันการ กัดเซาะชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการ ท่องเที่ยว	แผนงานบูรณาการ - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนการบริหารจัดการ ทรัพยากรน้ำ
งบประมาณ (ลบ.) ๔,๕๓๗.๙๓๖๗	๗๒๙.๐๖๔๙	๑,๕๔๓.๖๒๖๗	๕๙๒.๗๐๖๗	๗๑.๙๗๕๓	๒๔๒.๕๓๖๖	๑๒.๖๐๐๐	๑,๑๗๒.๖๗๘๒	๒๑๓.๐๒๘๓

๕. การแบ่งส่วนราชการและการกิจของกรมเจ้าท่าปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุมและบริหารงานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การเดินเรือ การจดทะเบียนเรือ การนำร่อง การใช้ยานพาหนะทางน้ำทุกประเภท เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการควบคุมดูแลรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ นอกจากนี้กรมเจ้าท่ายังทำหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ที่สำคัญของประเทศ กล่าวคือ การพัฒนาท่าเรือหรือสถานีขนส่งทางน้ำ การพัฒนา ร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกและก่อสร้างเขื่อนกันทรายกันคลื่น เขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การวางเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมและป้องกันการรุกราล้ำลำนํ้า และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

กรมเจ้าท่า ได้ก่อตั้งขึ้นปี ๒๔๐๒ มาจนถึงปัจจุบันปี ๒๕๖๔ เป็นระยะเวลานานถึง ๑๖๒ ปี มีภาระหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายจำนวนมาก มีอธิบดีเป็นผู้บริหารสูงสุด รองอธิบดี ๓ ตำแหน่ง, ผู้เชี่ยวชาญ ๕ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการสำนัก ๘ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการกอง ๗ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการสำนักงาน ๗ ตำแหน่ง และผู้อำนวยการสำนักงานสาขา ๔๑ ตำแหน่ง เป็นข้าราชการ ๑,๐๓๑ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๔๗.๘๙) ลูกจ้างประจำ ๓๗๕ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๑๗.๔๒) และพนักงานราชการ ๗๔๗ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๓๔.๖๙) รวมทั้งสิ้น ๒,๑๕๓ ตำแหน่ง



ปัจจุบันกรมเจ้าท่าแบ่งส่วนราชการภายในตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘ (คำสั่งเจ้าท่าที่ ๖๕๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘) ดังนี้

๑) สำนักงานเลขานุการกรม

ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป, งานสารบรรณของกรมฯ, งานช่วยอำนวยความสะดวก, จัดระบบงานและบริหารงานบุคคล ดำเนินการพัฒนาบุคลากรของกรม การจัดสวัสดิการและเจ้าหน้าที่สัมพันธ์ จัดประชุมฝึกอบรม สัมมนา ศึกษาดูงาน รวมทั้งประชาสัมพันธ์และเผยแพร่กิจกรรมการขนส่งทางน้ำ ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงานและความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานของกรมเจ้าท่า

๒) กองกำกับการพาณิชย์นาวี

ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาต การจดทะเบียนและการติดตามผู้ประกอบการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแล และติดตามการประกอบกิจการด้านการขนส่งทางทะเล การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลมาตรฐานของบุคลากรและสถานศึกษาด้านพาณิชย์นาวี ตลอดจนประกาศนียบัตรวิชาชีพของบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีแต่งตั้ง

๓) กองคลัง

ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่และยานพาหนะ

๔) กองมาตรฐานคนประจำเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานหลักสูตรคนประจำเรือ การสอบความรู้ หรือการรับรองผู้ทำการในเรือ การจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือ และการจดทะเบียน การควบคุมคนประจำเรือและการออกหนังสือคนประจำเรือ การจัดทำหลักสูตร การรับรอง ติดตาม ประเมินมาตรฐานหลักสูตรการฝึกอบรม และการเรียนการสอนด้านคนประจำเรือให้เป็นไปตามระบบมาตรฐานสากล และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๕) กองวิศวกรรม

ดำเนินการสำรวจและออกแบบสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ร่องน้ำทางเดินเรือ และสิ่งก่อสร้างเกี่ยวกับงานวิศวกรรมการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ร่องน้ำทางเดินเรือ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของกรม ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๖) กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อเสนอนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและมาตรการพัฒนา และส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เสนอแนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการลงทุนและการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการยกระดับมาตรฐาน ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และปฏิบัติการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมาย ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๗) กองสำรวจและแผนที่

ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและสร้างแผนที่เส้นทางเดินเรือ สำรวจและประเมินผลข้อมูลระดับน้ำ กระแสน้ำ คลื่นลม ตะกอน ความเค็ม และอุณหภูมิของน้ำ สำรวจสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และสำรวจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำและสร้างแผนที่ จัดเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพร่องน้ำและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เผยแพร่ข้อมูลแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ สภาพร่องน้ำและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำด้วยระบบภูมิสารสนเทศ

๘) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาบุคลากรเพื่อการพาณิชย์นาวีและบุคลากรประจำเรือให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และมีปริมาณเพียงพอ

๙) สำนักกฎหมาย

ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และติดตามการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญา สนธิสัญญา ความตกลง และกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ การพิจารณา วินิจฉัย ตีความ ให้คำปรึกษาและแก้ไข ยกร่าง นิติกรรมที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ คำสั่งข้อบังคับต่างๆ ติดตามผลการปฏิบัติตามสัญญาของกรมเจ้าท่า การดำเนินคดีทางอาญา แพ่ง ปกครอง การละเมิดตามกฎหมายในความรับผิดชอบของกรม การปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๑๐) สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

ควบคุม ตรวจสอบ และปราบปรามให้เป็นไปตามกฎระเบียบ ควบคุมการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ งานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเลและการสื่อสาร รวมถึงดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

๑๑) - ๑๗) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ - ๗

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคและสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเป็นหน่วยงานที่มีฐานะเทียบเท่ากอง ๗ หน่วยงาน พร้อมสาขา ๔๑ แห่ง มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่กรมกำหนด

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ (เชียงใหม่)

สาขาเชียงใหม่, สาขานครสวรรค์, สาขาเชียงราย, สาขาพิษณุโลก และสาขาแพร่

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ (พระนครศรีอยุธยา)

สาขาอยุธยา, สาขาสุพรรณบุรี, สาขาลพบุรี และสาขานนทบุรี

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ (สมุทรสงคราม)

สาขาสมุทรสงคราม, สาขาประจวบคีรีขันธ์, สาขากาญจนบุรี, สาขาสมุทรสาคร, สาขาเพชรบุรี และสาขานครปฐม

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ (สงขลา)

สาขาสงขลา, สาขาปัตตานี, สาขาสุราษฎร์ธานี, สาขาชุมพร, สาขานครศรีธรรมราช, สาขานราธิวาส, สาขาเกาะพัง และเกาะสมุย

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕ (ภูเก็ต)

สาขาภูเก็ต, สาขาตรัง, สาขากระบี่, สาขาระนอง, สาขาพังงา และสาขาสตูล

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ (ชลบุรี)

สาขาชลบุรี, สาขาฉะเชิงเทรา, สาขาระยอง, สาขาจันทบุรี, สาขาตราด, สาขาสมุทรปราการ และสาขาพัทยา

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ (หนองคาย)

สาขาหนองคาย, สาขาอุบลราชธานี, สาขานครราชสีมา, สาขานครพนม และสาขาขอนแก่น

๑๘) สำนักนําร่อง

ศึกษาและพัฒนาระบบ รูปแบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการนำร่องเรือ และระบบการประกอบกิจการนำร่อง การนำร่องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย การเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใดๆ ให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยผู้นำร่อง การเสนอแนะเกี่ยวกับการออกข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำร่อง การสอบความรู้และออกใบอนุญาตผู้นำร่อง และผู้นำร่องพิเศษ และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๑๙) สำนักแผนงาน

จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงานโครงการของกรม การศึกษาและพัฒนา รูปแบบและวิธีการด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี การจัดทำและพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม ตลอดจนสำรวจและประมวลผลสถิติการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี การดำเนินการเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศ การศึกษา พัฒนา และเสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางทะเล ระบบการขนส่งเชื่อมโยง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและกิจการเกี่ยวเนื่อง รวมทั้งปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๒๐) สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ

ดำเนินการเกี่ยวกับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน และงานเครื่องหมายการเดินเรือในลำแม่น้ำและบริเวณชายฝั่ง

๒๑) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนเรือหรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ใบอนุญาตใช้เรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย การตรวจสอบสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย และกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน การกำกับดูแล ประเมินผลการปฏิบัติงานทะเบียนเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๒๒) สำนักมาตรฐานเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ การตรวจอนุมัติแบบแปลนเรือให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนติดตามการปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง การตรวจเรือสำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทยตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ การกำหนดมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการตรวจรับรองวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล การกำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลองค์กร ที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

นอกจากนี้ภายในกรมเจ้าท่าให้มีกลุ่มงาน ๒ กลุ่มงานเพื่อรับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า ดังนี้

(๑) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

ดำเนินการให้ข้อเสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการในกรม ประสาน และดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่างๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม รวมทั้งปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

(๒) กลุ่มตรวจสอบภายใน

ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า



หมายเหตุ: โครงสร้างการบริหารงานภายในกรมเจ้าท่าตามคำสั่งมอบอำนาจฯ ที่ ๕๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

๖. งบประมาณกรมเจ้าท่า

รายละเอียดงบประมาณแยกตามแผนงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕
แผนงบประมาณปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕					
๑. แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๗๐๖.๖๐	๗๑๐.๙๖	๗๔๓.๐๙	๗๓๒.๖๘	๗๒๙.๐๗
๒. แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	๒,๘๒๖.๕๔	๒,๔๔๗.๓๐	๒,๓๒๘.๔๑	๒,๔๐๓.๙๔	๒,๒๐๘.๑๓
- การพัฒนาท่าเรือโลจิสติกส์	-	-	-	-	
- การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ	๒,๒๔๐.๐๔	๑,๖๕๕.๑๗	๑,๗๑๔.๒๔	๑,๔๑๐.๔๑	๑,๕๕๓.๖๒
การพัฒนาท่าเรือ	๕๑.๑๑	๑๙๓.๖๑	๑๗๔.๒๔	๑๓๔.๓๔	๑๔๙.๖๗
การพัฒนาเขื่อน	๑,๔๐๓.๒๓	๘๔๓.๕๓	๘๘๘.๑๗	๗๗๙.๐๔	๙๑๐.๖๗
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ	๗๘๖.๗๑	๖๑๘.๐๓	๖๕๑.๘๓	๔๙๗.๐๓	๔๘๓.๒๘
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการแก้ไขปัญหามลพิษ	๑๒.๙๗	-	-	-	
- การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	๔๗๓.๓๖	๖๘๙.๘๒	๕๒๓.๐๓	๙๐๗.๒๙	๕๙๒.๗๑
- การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	๑๔๘.๑๕	๑๐๒.๓๑	๙๑.๑๔	๘๖.๒๕	๗๑.๘๐
๓. แผนงานบูรณาการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์	๑๑.๔๔๘	๑๐.๐๑	-	-	
๔. แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	-	-	๘๑.๖๐	๒๐๖.๔๓	๒๕๕.๐๓
๕. แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	-	๒๔.๖๐	๔๗.๖๖	๔๗.๔๔	-
๖. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๑,๑๒๔.๕๕	๙๕๔.๖๑	๘๙๙.๑๗	๑,๒๒๙.๖๕	๑,๑๗๒.๖๘
๗. แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	๑๑๑.๓๖	๔๘๓.๖๐	๒๗๑.๐๖	๑๙๘.๕๓	๒๑๓.๐๓
๘. แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	๖๖๔.๙๖	-	-	-	-
รวมทั้งสิ้น	๕,๔๔๕.๔๘	๔,๖๓๑.๐๘	๔,๓๗๐.๙๙	๔,๘๑๘.๖๗	๔,๕๗๗.๙๔

การเปรียบเทียบงบประมาณปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

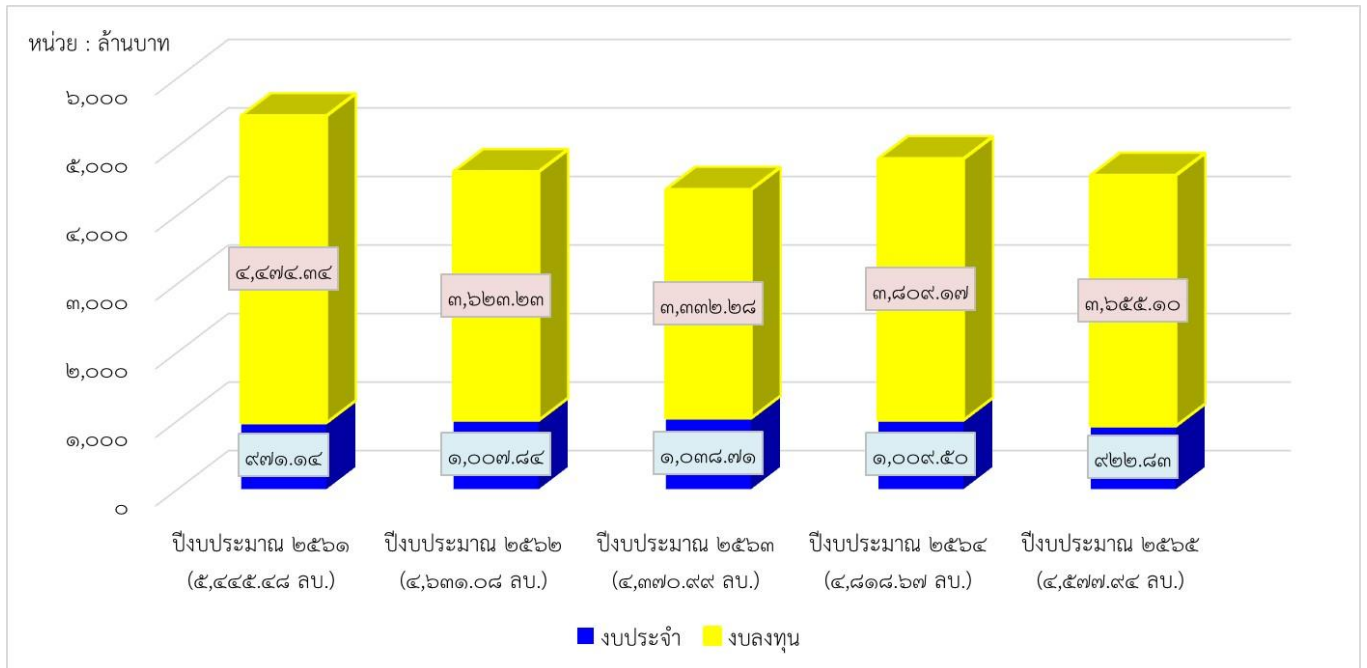
๑) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๕ จำนวน ๔,๕๗๗.๙๔ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จำนวน ๒๔๐.๓๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕.๐๐)

๒) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๔ จำนวน ๔,๘๑๘.๖๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๔๔๗.๖๘ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒๔)

๓) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๓ จำนวน ๔,๓๗๐.๙๙ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๒ จำนวน ๒๖๐.๐๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๒)

๔) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๒ จำนวน ๔,๖๓๑.๐๘ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๘๑๔.๔๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๙๖)

๕) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕,๔๔๕.๔๘ ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๖๓๐.๑๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๐๙)



๗. สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำแนกตามแผนงานผลผลิต/กิจกรรม และงบรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	งบรายจ่าย					
ผลผลิต / กิจกรรม	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงินอุดหนุน	งบรายจ่ายอื่น	รวม
รวมทั้งสิ้น	๗๑๕.๙๔	๒๐๑.๔๒	๓,๖๕๕.๑๐	๕.๔๘	-	๔,๕๗๗.๙๔
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๗๑๕.๙๔	๑๓.๑๓	-	-	-	๗๒๙.๐๗
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	-	๑๘๘.๒๙	๒,๐๑๔.๓๖	๕.๔๘	-	๒,๒๐๘.๑๓
ผลผลิตที่ ๑ : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ	-	๔๑.๖๗	๑,๕๐๑.๙๕	-	-	๑,๕๔๓.๖๒
- ก่อสร้างท่าเรือ ๑๐ รายการ (ครุภัณฑ์ : ต่อเนื่อง ๑ รายการ/ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๕ รายการ ต่อเนื่อง ๔ รายการ)	-	-	๑๔๙.๖๗	-	-	๑๔๙.๖๗
- ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น ๘ รายการ (ครุภัณฑ์ : ใหม่ ๕ รายการ /ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๒ รายการ ต่อเนื่อง ๑ รายการ)	-	๑๙.๘๓	๑๒๔.๗๑	-	-	๑๔๔.๕๔
- ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ๘ รายการ (ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๔ รายการ ต่อเนื่อง ๔ รายการ (Sand bypass ๒ ร่อง เนื่อดิน ๐.๙๖๘ ลบ.ม.))	-	-	๕๗๙.๘๘	-	-	๕๗๙.๘๘
- ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑๓ รายการ (ที่ดินและก่อสร้าง : ต่อเนื่อง ๙ รายการ ใหม่ ๔ รายการ)	-	๓.๓๐	๑๘๒.๙๕	-	-	๑๘๖.๒๕
- ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ๒๑ รายการ (ครุภัณฑ์ : ใหม่ ๕ รายการ/ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๑๖ รายการ)	-	๑๘.๕๔	๔๖๔.๗๔	-	-	๔๘๓.๒๘

แผนงาน	งบรายจ่าย					
ผลผลิต / กิจกรรม	งบ บุคลากร	งบ ดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงิน อุดหนุน	งบรายจ่าย อื่น	รวม
ผลผลิตที่ ๒ : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและ พาณิชย์นาวี	-	๑๑๔.๑๒	๔๗๓.๑๑	๕.๔๘	-	๕๙๒.๗๑
- การออกใบสำคัญ ๒๓๔,๐๐๐ ฉบับ (รวม ๙ รายการ ครุภัณฑ์ : ใหม่ ๒ รายการ ต่อเนื่อง ๑ รายการ /ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๔ รายการ ต่อเนื่อง ๒ รายการ)	-	๑๘.๔๐	๗๙.๘๑	๐.๖๔	-	๙๘.๘๕
- การนำร่องเรือ ๔๑,๘๐๐ ครั้ง (ที่ดินและก่อสร้าง : ต่อเนื่อง ๑ รายการ)	-	๑๑.๘๙	๘.๐๐	๐.๒๔	-	๒๐.๑๓
- การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ ๑๘๐,๐๐๐ ครั้ง (รวม ๔ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๒ รายการ ต่อเนื่อง ๑ รายการ ผูกพันใหม่ ๑ รายการ)	-	๘๓.๘๓	๓๘๕.๓๐	๔.๖๐	-	๔๗๓.๗๓
ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	-	๓๒.๕๐	๓๙.๓๐	-	-	๗๑.๘๐
- การจัดการเรียนการสอนด้านพาณิชย์นาวี ๑๘๐ คน (รวม ๔ รายการ ครุภัณฑ์ : ใหม่ ๒ รายการ / ที่ดิน และก่อสร้าง : ใหม่ ๒ รายการ)	-	๓๒.๕๐	๓๙.๓๐	-	-	๗๑.๘๐
แผนงานบูรณาการ	-	-	๑,๖๔๐.๗๔	-	-	๑,๖๔๐.๗๔
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	-	-	๒๕๕.๐๓	-	-	๒๕๕.๐๓
โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ	-	-	๒๔๒.๔๓	-	-	๒๔๒.๔๓
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (รวม ๑๐ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๓ รายการ ต่อเนื่อง ๖ รายการ ผูกพันใหม่ ๑ รายการ)	-	-	๒๔๒.๔๓	-	-	๒๔๒.๔๓
โครงการ : พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว	-	-	๑๒.๖๐	-	-	๑๒.๖๐
การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะเพื่อ สนับสนุนการท่องเที่ยว (รวม ๒ รายการ ที่ดินและ ก่อสร้าง : ต่อเนื่อง ๒ รายการ)	-	-	๑๒.๖๐	-	-	๑๒.๖๐
แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์	-	-	๑,๑๗๒.๖๘	-	-	๑,๑๗๒.๖๘
โครงการ : พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชย์นาวีเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์	-	-	๑,๑๗๒.๖๘	-	-	๑,๑๗๒.๖๘
พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ๒๐ รายการ (ครุภัณฑ์ : ต่อเนื่อง ๑ รายการ / ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๑๑ รายการ ต่อเนื่อง ๘ รายการ)	-	-	๑,๑๗๒.๖๘	-	-	๑,๑๗๒.๖๘
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๒๑๓.๐๓	-	-	๒๑๓.๐๓
โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการ บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๒๑๓.๐๓	-	-	๒๑๓.๐๓
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหาร จัดการทรัพยากรน้ำ ๘ รายการ (ที่ดินและก่อสร้าง : ใหม่ ๖ รายการ ต่อเนื่อง ๒ รายการ)	-	-	๒๑๓.๐๓	-	-	๒๑๓.๐๓

๘. สรุปงบประมาณลงทุนที่ได้รับเพื่อดำเนินงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และที่ผูกพันใน
ปีงบประมาณต่างๆ และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก มีดังนี้

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
รวมวงเงินลงทุน		๓,๖๕๕,๑๐๔,๗๐๐ บาท	
ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ			
กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ			
๑	ค่าศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมใน รายละเอียดและออกแบบรายละเอียดท่าเทียบเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ จ.ตราด (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๕๒)	๒,๗๙๘,๓๐๐ บาท	สผง.
๒	ค่าปรับปรุงท่าเรือโดยสารท่าช้าง แขวง พระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูก พบไป ปี ๒๕๖๑)	๕,๗๑๖,๘๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าปรับปรุง และพัฒนาท่าเรือโดยสารเพื่อยกระดับการให้บริการ โดยสารสาธารณะทางน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยา (กรุงเทพมหานครและ จ.นนทบุรี) จำนวน ๘ แห่ง (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูก พบไป ปี ๒๕๖๒ บาท)	๓๑,๑๙๕,๘๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปี (ในพื้นที่ จ.ภูเก็ต นครศรีธรรมราช และ ปัตตานี) ๔ แห่ง	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๕	ค่าปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์คลองวาฬ ต.คลองวาฬ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน รายละเอียด โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และน่านเพื่อการเดินเรือ วงเงินทั้งสิ้น ๒๓๖,๓๙๕,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๕๕ – ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๒๓๑,๗๖๐,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔,๖๓๕,๓๐๐ บาท (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๕๘-๒๕๕๙)	๔,๖๓๕,๓๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง วงเงินทั้งสิ้น ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันประมาณ ๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท	๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๘	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ วงเงินทั้งสิ้น ๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๑๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๒,๒๙๐,๓๐๐ บาท (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพับไป ปี ๒๕๖๑)	๒๒,๒๙๐,๓๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาลตำบล บ้านด่านโขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี วงเงินทั้งสิ้น ๓๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๕๖๔,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๒๓๖,๐๐๐ บาท	๑๔,๒๓๖,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๐	ค่าศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สผง.
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคันคลื่น			
๑	ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด	๕,๖๕๐,๕๐๐ บาท	กผท.
๒	นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์	๘๒๒,๐๐๐ บาท	กผท.
๓	เครื่องหาพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร จำนวน ๒ ชุด	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๔	เครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิตอล ชนิดความถี่เดียว พร้อม อุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ชุด	๑,๘๕๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๕	กล้องสำรวจแบบประมวลผลรวม (Total Station) พร้อมอุปกรณ์ครบ ชุด กรุงเทพมหานคร ๑ ชุด	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าปรับปรุงเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำสงขลา อ.เมือง จ.สงขลา	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าซ่อมแซมเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำเทพา อ.เทพา จ.สงขลา	๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๘	ค่าก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำบ้านกรูด อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ วงเงินทั้งสิ้น ๑๐๙,๘๖๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๒,๔๗๔,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๘๘๕,๕๐๐ บาท	๕๐,๘๘๕,๕๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
๑	ค่าซ่อมบำรุงรักษาเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี และ จ.ระยอง จำนวน ๒ แห่ง (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๖๒)	๘,๔๙๔,๐๕๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ และ จ.ชุมพร) จำนวน ๘ โครงการ	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำบางมะรวด อำเภอปานาเระ จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม.	๗๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๔	ค่าจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำบางราพา อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม.	๗๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้าน หน้าโกฏี ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช วงเงินทั้งสิ้น ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗๔,๕๐๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๗๕,๖๕๓,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๒๓,๐๒๑,๖๐๐ บาท	๗๕,๖๕๓,๔๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา วงเงินทั้งสิ้น ๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๖,๐๗๕,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๘,๘๒๐,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๗๑,๐๓๘,๙๐๐ บาท	๗๑,๐๓๘,๙๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ วงเงินทั้งสิ้น ๕๘๖,๐๔๗,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๘๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒๑,๙๕๓,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๒๗,๐๒๒,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๔๘,๕๗๑,๔๐๐ บาท	๒๒๗,๐๒๒,๖๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๘	ค่าปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่ง ประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ วงเงินทั้งสิ้น ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๑,๖๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๒๘,๓๓๐,๐๐๐ บาท	๓๑,๖๗๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง			
๑	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บ้านหม้อ อ.พรหมบุรี จ.สิงห์บุรี (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๕๙)	๖,๓๑๘,๔๗๕ บาท	กวศ.
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านยั้งข้าว หมู่ที่ ๘ ต.โคกสลุด อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่าย ค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๖๑)	๙,๐๔๑,๕๑๘ บาท	กวศ.
๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังคลองเขิน บริเวณวัดนางตะเคียน อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๒๕๕๙)	๑๒,๔๗๖,๓๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำมูล บ้านม่วง หมู่ที่ ๗ ต.ในเมือง อ.พิมาย จ.นครราชสีมา	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำป่าสัก หมู่ที่ ๒ และ หมู่ที่ ๗ ต.ท่ามะนาว อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี วงเงินทั้งสิ้น ๗๗,๐๑๔,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๕๘,๙๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๐๔๔,๙๐๐ บาท (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๖๐ - ปี ๖๑)	๑๘,๐๔๔,๙๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร วงเงินทั้งสิ้น ๓๒,๒๗๗,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๓๗,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๘๙,๗๐๐ บาท	๑๓,๖๘๙,๗๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร วงเงินทั้งสิ้น ๓๙,๖๐๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๖๐๑,๐๐๐ บาท	๑,๖๐๑,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๘	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี วงเงินทั้งสิ้น ๒๔,๗๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๐๓๐,๐๐๐ บาท	๑,๐๓๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนา ที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น วงเงินทั้งสิ้น ๒๙,๗๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๒๘๐,๐๐๐ บาท	๑,๒๘๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๐	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา วงเงินทั้งสิ้น ๔๒,๖๖๒,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๙๒,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๖๖๙,๕๐๐ บาท	๑๑,๖๖๙,๕๐๐ บาท	กวศ.
๑๑	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึงหมู่ที่ ๓ บ้านแก้งโก ต.แก้งสนามนาง อ.แก้งสนามนาง จ.นครราชสีมา วงเงินทั้งสิ้น ๓๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๓๐,๔๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ต.จันดี อ.ฉวาง จ. นครศรีธรรมราช วงเงินทั้งสิ้น ๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ			
๑	ซ่อมใหญ่เรือ (เรือเจ้าท่า ผ.๕, เรือเจ้าท่า ผ.๖, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓, เรือเจ้าท่า จ.๕, เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑, เรือเจ้าท่า ๓๐, เรือเจ้าท่า ข.๓๑, เรือเจ้าท่า ๒๓๑) กรุงเทพมหานคร ๑๒ ลำ	๓๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๒	ซ่อมใหญ่เรือ (เรือเจ้าท่า ๓๐๔, เรือเจ้าท่า ๓๐๕, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๑, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๓, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๕, เรือเจ้าท่า ข.๑๐, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๑, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๒, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๔) กรุงเทพมหานคร ๑๐ ลำ	๓๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๓	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร ในเขตพื้นที่ สบ.๑ จ.พระนครศรีอยุธยา, สบ.๓ จ.ตรัง, สบ.๕ จ.จันทบุรี, สบ.๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๕ ชุด	๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๔	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร ในเขตพื้นที่ สบ.๓ จ. ตรัง, สบ.๔ จ. สงขลา, สบ.๕ จ. จันทบุรี ๔ ชุด	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๕	เครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิค ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า พร้อมชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ Kva พร้อมติดตั้งสำหรับเรือเจ้าท่า ข.๑๗ จำนวน ๑ ชุด	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๖	ซ่อมแซม ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ๑๔ ทุน	๒,๙๑๕,๐๐๐ บาท	สพบ.
๗	ซ่อมแซม ทุนเครื่องหมายการเดินเรือเรือ หลักไฟสันเขื่อน หลักไฟนำพร้อมอุปกรณ์ และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา อ. เมือง จ. สงขลา ๑๖ ชุด	๒,๕๑๘,๐๐๐ บาท	สพบ.
๘	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอันดามัน (สบ.๓ จ.ตรัง) ๑๐ หลัก	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๙	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย (สบ.๔ จ.สงขลา, สบ.๕ จ.จันทบุรี, สบ.๖ จ.สุราษฎร์ธานี) ๑๕ หลัก	๒๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๐	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ต้น (๒๘.๕๘ บาทต่อหน่วย)	๒๐,๘๖๔,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๑	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์ ประมาณ ๒๗๐,๐๐๐ ต้น (๒๘.๕๘ บาทต่อหน่วย)	๗,๗๑๖,๖๐๐ บาท	สพบ.
๑๒	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๓๓๗,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	๔๘,๒๒๕,๘๐๐ บาท	สพบ.
๑๓	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาทต่อหน่วย)	๒๓,๐๘๕,๐๐๐ บาท	สพบ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๑๔	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน ๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาท ต่อหน่วย)	๒๓,๔๖๙,๘๐๐ บาท	สพบ.
๑๕	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาท ต่อหน่วย)	๒๓,๐๘๕,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๖	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จังหวัดขอนแก่น จำนวน ๑๕ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๙๔,๐๐๐ (๒๕.๖๕ บาท ต่อหน่วย)	๒๘,๐๖๑,๑๐๐ บาท	สพบ.
๑๗	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง จำนวน ๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	๒๘,๑๒๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๘	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	๒๘,๖๘๒,๔๐๐ บาท	สพบ.
๑๙	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	๒๑,๐๙๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒๐	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาท ต่อหน่วย)	๒๘,๑๒๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒๑	ค่าจ้างเหมาขุดลอกอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) เนื้อดินประมาณ ๖๐๖,๖๘๓ ลบ.ม.	๓๙,๘๙๒,๗๐๐ บาท	สพบ.
ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์			
กิจกรรม : การออกใบสำคัญ			
๑	โครงการจัดหาระบบห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center)	๓๐,๐๐,๐๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๒	โครงการจัดทำระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชี คนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง	๖,๐๖๙,๕๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๓	ค่าพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๒๘,๕๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๒๓,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๓๕,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔,๒๒๖,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๙,๗๖๔,๑๐๐ บาท	๔,๒๒๖,๓๐๐ บาท	สผง. (ทส.)

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๔	ค่าปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ต.หัวไผ่ อ.เมือง จ.ระยอง	๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๕	ค่าปรับปรุงอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงาน ภูมิภาคสาขานครราชสีมา ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา	๓,๑๖๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ภายในสำนักงาน ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จ.ชลบุรี	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ภายในศูนย์ควบคุม จราจรทางน้ำ จ.ภูเก็ต	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๘	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๑๔,๓๙๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๒,๘๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๔,๗๗๕,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๗๓๔,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๘๗,๙๐๐ บาท (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพับไป ปี ๒๕๖๒	๒๘๗,๙๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาทราด ต.แหลมฉบัง อ.แหลมฉบัง จ.ตราด วงเงินทั้งสิ้น ๓๔,๓๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๗๖,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๕๑๖,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๒,๙๘๘,๐๐๐ บาท	๑๔,๕๑๖,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : การนำร่อง			
๑	ค่าปรับปรุงอาคารสถานีนำร่องสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ วงเงินทั้งสิ้น ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ			
๑	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๕๕, จท.๑๕๙, จท.๑๖๑, จท.๒๐๑, จท.๒๑๓, จท.๑๗๐, จท.๑๗๑, จท.๒๕๕) กรุงเทพมหานคร ๘ ลำ	๑๐,๓๐๑,๔๐๐ บาท	สปว.
๒	ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือชลธารานุรักษ์) กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ	๘๓,๕๙๖,๓๐๐ บาท	สปว.
๓	ค่าปรับปรุงอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ประจำคลังจังหวัดสมุทรปราการ และคลังจังหวัดสงขลา	๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๔	โครงการรื้อถอนสิ่งกีดขวางในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ	๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๕	ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำ น้ำบริเวณชายฝั่งทะเลบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำ ภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ฉบับ วงเงินทั้งสิ้น ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๕๒,๓๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๒๕,๘๙๘,๒๐๐ บาท	๒๒๕,๘๙๘,๒๐๐ บาท	กผท.
๖	ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และ รายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำ ลำน้ำบริเวณ แม่น้ำ และเกาะภายในประเทศ วงเงินทั้งสิ้น ๒๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๕๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๕๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กผท.
กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ			
๑	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือฝึกสาครวิสัย จ.สมุทรปราการ ๒๐,๒๐๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๒๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
๒	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือฝึกวิสูตรสาคร จ.สมุทรปราการ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
๓	งานจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการทำเทียบเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ จ.สมุทรปราการ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
๔	โครงการจ้างเหมาปรับปรุงอาคารกลุ่มวิชาการช่างกลเรือเพื่อเป็น พื้นที่ศูนย์การเรียนรู้และฝึกทักษะเครื่องกลเรือ จ.สมุทรปราการ ๖๐๐,๐๐๐ บาท	๖๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว			
โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ			
๑	ค่าก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยววัดโบสถ์อินทราสารเพชร คลองบางหลวง เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าก่อสร้างท่าเรือท่องเที่ยววัดช้างตากูฐ (วัดกุฎีจีน) แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาท่าเรือส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณ หาดบางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ๑๘,๓๓๐,๐๐๐ บาท	๑๘,๓๓๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนา ท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๖๒๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๖๒๐,๐๐๐ บาท	กวศ.

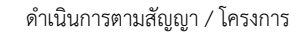
ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๕	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล) วงเงินทั้งสิ้น ๖๙,๒๑๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๔๑๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๘๓๗,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๒,๔๕๘,๘๐๐ บาท	๒๑,๘๓๗,๒๐๐ บาท	กทศ.
๖	ค่าศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี) วงเงินทั้งสิ้น ๖๘,๙๔๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๓๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๘๘๕,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๖,๒๐๔,๖๐๐ บาท	๓๐,๘๘๕,๔๐๐ บาท	กทศ.
๗	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จ.กระบี่ จำนวน ๑ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๗๙,๔๖๑,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๕,๔๖๑,๘๐๐ บาท	๓๕,๔๖๑,๘๐๐ บาท	กทศ.
๘	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือท้องศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๒ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๑๖๘,๑๕๘,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๑,๗๘๖,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔๗,๔๑๔,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๕๓,๔๕๗,๖๐๐ บาท	๔๗,๔๑๔,๗๐๐ บาท	กทศ.
๙	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี วงเงินทั้งสิ้น ๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖๐,๓๘๗,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๙๔,๓๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ ๔๕,๒๖๒,๕๐๐ บาท	๖๐,๓๘๗,๕๐๐ บาท	กทศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๑๐	ค่าปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์บริเวณอ่าวมะขามป้อม ต.กรำ อ.แกลง จ.ระยอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว วงเงินทั้งสิ้น ๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๗๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
โครงการ : พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว			
๑	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการ กัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๘,๑๐๐,๐๐๐ บาท	๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการ กัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๘,๑๐๐,๐๐๐ บาท	๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์			
กิจกรรม : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์			
๑	ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW วงเงินทั้งสิ้น ๕๗,๖๓๖,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๓๑๔,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๙๕๗,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๙๘๔,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๒๔,๓๘๐,๑๐๐ บาท	๑๑,๙๘๔,๕๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๒	ค่าปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประจำปี ๕ แห่ง	๒๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าปรับปรุงท่าเรือพายัพ กรุงเทพมหานคร	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำ สงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๘๙,๓๕๐,๐๐๐ บาท	สพป.
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้า ท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๓๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำบ้านดอน อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื้อดินประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๑๓๑,๗๘๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๗	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร เนื้อดินประมาณ ๑,๐๑๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๘๘,๙๖๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๘	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๘๕,๙๕๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๙	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื้อดินประมาณ ๑,๔๓๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๑๒๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๐	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่องที่ ๒ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เนื้อดินประมาณ ๑,๓๖๖,๐๐๐ ลบ.ม.	๑๑๕,๕๓๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๑	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เนื้อดินประมาณ ๒๗๖,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๔,๒๔๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๒	ค่าก่อสร้างหลักผูกเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ต.เกาะเรียน อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๓	ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และ ปริณทล จำนวน ๒๙ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๔๘,๐๒๒,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๗๕๘,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๗๖๔,๗๐๐ บาท	๒๑,๗๖๔,๗๐๐ บาท	กวศ.
๑๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๔๙๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙๐,๑๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๙๓,๐๒๑,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๓๗,๓๐๓,๑๐๐ บาท	๑๙๓,๐๒๑,๙๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
๑๕	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินทั้งสิ้น ๙,๗๗๓,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๙๙๓,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑,๙๙๓,๖๐๐ บาท	กวศ.
๑๖	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือ เกียกกาย กรุงเทพฯ วงเงินทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๗	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือบางโพ กรุงเทพฯ วงเงินทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๘	ค่าศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำใน แม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินทั้งสิ้น ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินใน แม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินทั้งสิ้น ๕๖๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๓๐๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑๔๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒๐	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินทั้งสิ้น ๑๑,๒๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๒๕๔,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๖,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๕,๔๐๙,๖๐๐ บาท	๓,๖๐๖,๔๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๕	หน่วยงาน
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ			
กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ			
๑	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกฟื้นฟูแม่น้ำจาก จังหวัดลำปาง	๑๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จังหวัดขอนแก่น	๒๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๓	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำมูล ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จังหวัดขอนแก่น	๒๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำยม กม. ๕๒๙+๙๐๐ ถึง กม. ๕๓๐+๙๕๐ , กม. ๕๓๒+๖๕๐ ถึง กม. ๕๓๓+๗๕๐ , กม. ๕๓๕+๓๕๐ ถึง ๕๓๖+๗๐๐ อำเภอเด่นชัย ถึง อำเภอนองม่วงไข จังหวัดแพร่ เนื้อดินประมาณ ๒๐๑,๕๕๑ ลบ.ม.	๙,๐๒๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำเจ้าพระยา อ.บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา ถึง อ.เมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง เนื้อดินประมาณ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพับไป ปี ๒๕๖๒)	๓๖,๗๐๓,๐๐๐ บาท	สพบ.
๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำชี กม. ๑๙๕ - กม. ๒๐๐ อำเภอพนมไพร จังหวัดร้อยเอ็ด ถึง อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร เนื้อดินประมาณ ๙๖๑,๗๑๙ ลบ.ม.	๔๑,๘๖๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๗	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ วงเงินทั้งสิ้น ๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๔๓๒,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกงบประมาณ ๑๗,๖๙๒,๗๐๐ บาท	๑๕,๔๓๒,๓๐๐ บาท	สพบ.
๘	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น วงเงินทั้งสิ้น ๔๙,๘๓๘,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๔๖๓,๐๐๐ บาท	๓๐,๔๖๓,๐๐๐ บาท	สพบ.



၈-၆၀

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕										หมายเหตุ		
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕		ส.ค.๖๕	ก.ย.๖๕
๗	ค่าสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และน่านเพื่อการเดินเรือ (วงเงินรวม ๒๓๑.๗๖๐๓ ลบ. ปี ๕๕-๖๒ = ๒๒๗.๑๒๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๔.๖๓๕๓ ลบ.) (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพับไป ปี ๕๘-๕๙ = ๔,๖๓๕,๓๐๐ บาท	กวศ.	๔.๖๓๕๓	ลงวันที่ ๓๐ ส.ค. ๕๖ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ ส.ค ๕๘ [REDACTED]													ผลงานร้อยละ ๗๐
๘	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ (วงเงินรวม ๕๙.๖๐๐ ลบ. ปี ๖๐-๖๒ = ๒๕.๘๐๙๗ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๒.๒๙๐๓ ลบ.)	กวศ.	๒๒.๒๙๐๓	ลงวันที่ ๒๒ มี.ค. ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๗ ก.ย.๖๓													ผลงานร้อยละ ๘๐.๑๕
๙	ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาล ต.บ้านด่านโขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี (วงเงิน ๓๖.๘๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๖.๕๖๔๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๒๓๖๐ ลบ.)	กวศ.	๑๔.๒๓๖๐	ลงวันที่ ๓๐ ธ.ค.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มิ.ย.๖๕ [REDACTED]													ผลงานร้อยละ ๓๒.๓๗
๑๐	ค่าศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๒๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๐.๐๐๐๐ ลบ.)	สผง.	๒๐.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๑๐ มิ.ย.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ ก.ย.๖๕ [REDACTED]													ผลงานร้อยละ ๒๕
๒.๑.๒	กิจกรรม : ๒. ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น																
๑	ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด	กผท.	๕.๖๕๐๐	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	๙๐ วัน							
๒	นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์	กผท.	๐.๘๒๒๐	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	๙๐ วัน							
๓	เครื่องหาพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร จำนวน ๒ ชุด	กผท.	๕.๐๐๐๐	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	๑๒๐ วัน							

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๔	เครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิทัล ชนิดความถี่เดียว พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ชุด	กวศ.	๑.๘๕๐๐													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕										หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕		ส.ค.๖๕
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้า โกฏิ ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (วงเงิน ๒๑๘.๑๘๐๐ ลบ. ปี ๒๕๖๓ = ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๗๔.๕๐๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๗๕.๖๕๓๔ ลบ. ปี ๖๖ = ๒๓.๐๒๑๖ ลบ.)	กวศ.	๗๕.๖๕๓๔	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย. ๖๕												ผลงานร้อยละ ๒๙.๓๖
๖	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา (วงเงินรวม ๒๑๙.๙๓๕๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๔๔.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔๖.๐๗๕๙ ลบ. ปี ๖๔ = ๕๘.๘๒๐๒ ลบ. ปี ๖๕ = ๗๑.๐๓๘๙ ลบ.)	กวศ.	๗๑.๐๓๘๙	ลงวันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ก.ย. ๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๖๐.๐๓
๗	ค่าเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ. ชลบุรี ระยะที่ ๑ (วงเงิน ๕๘๖.๐๔๗๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๘๘.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๒๑.๙๕๓๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๒๗.๐๒๒๖ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๔๗.๕๗๑๔ ลบ.)	กวศ.	๒๒๗.๐๒๒๖	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย.๖๕												ผลงานร้อยละ ๑๐.๐๘
๘	ค่าปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่ง ประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ (วงเงินรวม ๗๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๑.๖๗๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๒๘.๓๓๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓๑.๖๗๐๐	ลงวันที่ ๒๕ ก.พ.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ส.ค.๖๕												ผลงานร้อยละ ๒๑.๕๑
๒.๑.๔ กิจกรรม : ๔. ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง																
๑	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บ้านหม้อ อ.พรหม บุรี จ.สิงห์บุรี (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบในปี ๕๙ = ๖,๓๑๘,๔๗๕ บาท)	กวศ.	๖.๓๑๘๕	ลงวันที่ ๒๙ ม.ค. ๕๙ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ เม.ย.๖๐												ตรวจรับเมื่อ ๒๐ เม.ย. ๖๐
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านยั้งข้าว หมู่ที่ ๘ ต. โคกสลุด อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๖๑ = ๙,๐๔๑,๕๑๘ บาท)	กวศ.	๙.๐๔๑๕	ลงวันที่ ๓ มี.ค. ๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๕ มี.ค.๖๒												ผลงานร้อยละ ๙๗.๐๐

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังคลองเขิน บริเวณวัดนางตะเคียน อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๕๙ = ๑๒,๔๗๖,๓๐๐ บาท)	กวศ.	๑๒.๔๗๖๓	ลงวันที่ ๑๒ ม.ค. ๕๙ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๖ ม.ค. ๖๐												ผลงานร้อยละ ๗๐
๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำมูล บ้านม่วง หมู่ที่ ๗ ต.ในเมือง อ.พิมาย จ.นครราชสีมา	กวศ.	๑๕.๐๐๐๐												๒๗๐ วัน	
๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำป่าสัก หมู่ที่ ๒ และ หมู่ที่ ๗ ต.ท่ามะนาว อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี (วงเงินรวม ๕๘.๙๗๐๐ ลบ. ปี ๕๘-๖๒ = ๔๐.๙๒๕๑ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๘.๐๔๔๙ ลบ.) (ตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่างานที่ถูกพบไป ปี ๖๐ = ๕,๐๗๑,๔๒๐ บาท ปี ๖๑ = ๑๒,๙๗๓,๔๐๐ บาท)	กวศ.	๑๘.๐๔๔๙	ลงวันที่ ๑๗ ก.พ. ๕๙ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ส.ค. ๖๐												ผลงานร้อยละ ๗๒.๗๐
๖	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.มะมั่ง อ.เมือง จ.พิจิตร (วงเงิน ๓๒.๒๗๗๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔.๙๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๓.๖๓๗๓ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๓.๖๘๙๗ ลบ.)	กวศ.	๑๓.๖๘๙๗	ลงวันที่ ๒๕ พ.ค. ๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๖ พ.ย. ๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๘๑.๖๗
๗	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร (วงเงิน ๓๙.๖๐๑๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑.๖๐๑๐ ลบ.)	กวศ.	๑.๖๐๑๐	ลงวันที่ ๗ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๙๘
๘	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี (วงเงิน ๒๔.๗๘๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๓.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑.๐๓๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑.๐๓๐๐	ลงวันที่ ๗ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ พ.ค.๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๙๙.๐๐
๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น (วงเงิน ๒๙.๗๘๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๔.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑.๒๘๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑.๒๘๐๐	ลงวันที่ ๒๘ เม.ย.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ มิ.ย.๒๕๖๔												ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๙ ส.ค.๖๑

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕										หมายเหตุ		
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕		ส.ค.๖๕	ก.ย.๖๕
๑๐	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ตท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา (วงเงิน ๔๒.๖๖๒๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๙๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๔.๐๙๒๕ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๑.๖๖๙๕ ลบ.)	กวศ.	๑๑.๖๖๙๕	ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ธ.ค.๖๔													ผลงานร้อยละ ๙๒.๖๕
๑๑	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ต.แก่งสนามนาง อ.แก่งสนามนาง จ.นครราชสีมา (วงเงินรวม ๓๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๗.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๐.๔๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓๐.๔๐๐๐	ลงวันที่ ๑๙ ก.พ.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ค.๖๕													ผลงานร้อยละ ๓๔.๘๒
๑๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมิน ต.จันดี อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช (วงเงินรวม ๖๐.๐๐๐๐ ลบ ปี ๖๔ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๔๘.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๔๘.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๑๙ ก.พ.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ค.๖๕													ผลงานร้อยละ ๔๓.๔๐
๑๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๑๘.๐๐๐๐ ลบ ปี ๖๔ = ๓.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๔๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๔.๔๐๐๐	ลงวันที่ ๑๑ ก.พ.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๖ ก.พ.๖๕													ผลงานร้อยละ ๖๒

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	ก.ย.๖๕	
๒.๑.๕	กิจกรรม : ๕. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ																
๑	ซ่อมใหญ่เรือ (เรือเจ้าท่า ผ.๕, เรือเจ้าท่า ผ.๖, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓, เรือเจ้าท่า จ.๕, เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑, เรือเจ้าท่า ๓๐, เรือเจ้าท่า ข.๓๑, เรือเจ้าท่า ๒๓๑) กรุงเทพมหานคร ๑๒ ลำ	สพบ.	๓๓.๔๐๐๐	<													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

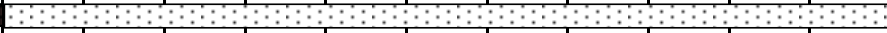
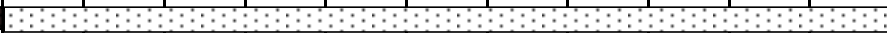
 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕		ก.ย.๖๕
๘	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่ หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอันดามัน (สบ.๓ จ.ตรัง) ๑๐ หลัก	สพบ.	๑๕.๐๐๐๐	    												๒๗๐ วัน	
๙	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่ หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย (สบ.๔ จ.สงขลา, สบ.๕ จ.จันทบุรี, สบ.๖ จ.สุราษฎร์ธานี) ๑๕ หลัก	สพบ.	๒๒.๕๐๐๐	    												๒๗๐ วัน	
๑๐	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ต้น (๒๘.๕๘ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๒๐.๘๖๔๐	 												๓๓๐ วัน	
๑๑	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์ ประมาณ ๒๗๐,๐๐๐ ต้น (๒๘.๕๘ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๗.๗๑๖๖	 												๓๓๐ วัน	
๑๒	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๓๗๒,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๔๘.๒๒๕๘	 												๓๓๐ วัน	
๑๓	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๒๓.๐๘๕๐	 												๓๓๐ วัน	
๑๔	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน ๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาท ต่อหน่วย)	สพบ.	๒๓.๔๖๙๘	 												๓๓๐ วัน	(ดำเนินการ)

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๕	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕		ก.ย.๖๕
๑๕	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๒๕.๖๕ บาทต่อ หน่วย)	สพบ.	๒๓.๐๘๕๐												๓๓๐ วัน		
๑๖	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จังหวัดขอนแก่น จำนวน ๑๕ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๙๔,๐๐๐ (๒๕.๖๕ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๒๘.๐๖๑๑												๓๓๐ วัน		
๑๗	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง จำนวน ๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๒๘.๑๒๐๐												๓๓๐ วัน		
๑๘	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อ	สพบ.	๒๘.๖๘๒๔												๓๓๐ วัน		
๑๙	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อ	สพบ.	๒๑.๐๙๐๐												๓๓๐ วัน		
๒๐	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (๓๕.๑๕ บาทต่อหน่วย)	สพบ.	๒๘.๑๒๐๐												๓๓๐ วัน		
๒๑	ค่าจ้างเหมาชุดลอกอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) เนื้อดินประมาณ ๖๐๖,๖๘๓ ลบ.ม.	สพบ.	๓๙.๘๙๒๗													๒๗๐ วัน	
๒.๒ ผลผลิตที่ ๒ : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี																	
๒.๒.๑ กิจกรรม : ๑. การออกใบสำคัญ																	
๑	โครงการจัดหาระบบห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center)	สผง. (ทส.)	๓๐.๐๐๐๐													๑๘๐ วัน	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๒	โครงการจัดทำระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง	สผง. (ทส.)	๖.๐๖๙๕												๒๗๐ วัน	
๓	ค่าพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร (วงเงิน ๒๘.๕๕๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๖.๘๒๓๘ ลบ. ปี ๖๔ = ๗.๗๓๕๘ ลบ. ปี ๖๕ = ๔.๒๒๖๓ ลบ. ปี ๖๖ = ๙.๗๖๔๑ ลบ.)	สผง. (ทส.)	๔.๒๒๖๓	ลงวันที่ ๙ ธ.ค.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๘ พ.ค.๖๖												ผลงานร้อยละ ๕๐.๐๐
๔	ค่าปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ต.ห้วยโป่ง อ.เมือง จ.ระยอง	กวศ.	๑.๕๕๕๐๐												๒๔๐ วัน	
๕	ค่าปรับปรุงอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานภูมิภาคสาขานครราชสีมา ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา	กวศ.	๓.๑๖๐๐												๒๔๐ วัน	
๖	ค่าก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์จัดครบน้ำมัน ภายในสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จ.ชลบุรี	กวศ.	๑๐.๐๐๐๐												๒๔๐ วัน	
๗	ค่าก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์จัดครบน้ำมัน ภายในศูนย์ควบคุมจราจรทางน้ำ จ.ภูเก็ต	กวศ.	๑๐.๐๐๐๐												๒๔๐ วัน	
๘	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๑๔.๖๗๗๙ ลบ. ปี ๖๑ = ๒.๘๘๐๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๔.๗๗๕๕ ลบ. ปี ๖๓ = - ลบ. ปี ๖๔ = ๖.๗๓๔๕ ลบ. ปี ๖๕ = ๐.๒๘๗๙ ลบ.)	กวศ.	๐.๒๘๗๙	ลงวันที่ ๒๘ พ.ค.๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ พ.ย. ๒๕๖๓												ตรวจรับเมื่อวันที่ ๒๒ ก.ย.๖๔
๙	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาทราด ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด (วงเงินรวม ๓๔.๓๘๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๖.๘๗๖๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๕๑๖๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๒.๙๘๘๐ ลบ.)	กวศ.	๑๔.๕๑๖๐	ลงวันที่ ๒๘ เม.ย. ๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ ต.ค. ๖๕												ผลงานร้อยละ ๒.๒๕

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๒.๒.๒	กิจกรรม : ๒. การนำร่อง															
๑	ค่าปรับปรุงอาคารสถานีนำร่องสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ (วงเงินรวม ๑๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๘.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๘.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๑๖ ก.พ.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ เม.ย.๖๕											ผลงานร้อยละ ๙๐.๐๐	
๒.๒.๓	กิจกรรม : ๓. การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ															
๑	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๕๕, จท.๑๕๙, จท.๑๖๑, จท.๒๐๑, จท.๒๑๓, จท.๑๗๐, จท.๑๗๑, จท.๒๕๕) กรุงเทพมหานคร ๘ ลำ	สปว.	๑๐.๓๐๑๔	๑๘๐ วัน												
๒	ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือชลธารานุรักษ์) กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ	สปว.	๘๓.๕๙๖๓	๒๑๐ วัน												
๓	ค่าปรับปรุงอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ประจำคลังจังหวัดสมุทรปราการ และคลังจังหวัดสงขลา	สปว.	๑.๐๐๐๐	๖๐ วัน												
๔	โครงการรื้อถอนสิ่งกีดขวางในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ	สปว.	๙.๕๐๐๐	๑๕๐ วัน												
๕	ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำบริเวณชายฝั่งทะเลบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ฉบับ (วงเงิน ๓๔๓.๙๘๘๒ ลบ. ปี ๖๓ = ๕๒.๓๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๖๕.๗๔๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๒๕.๘๙๘๒ ลบ.)	กผท.	๒๒๕.๘๙๘๒	ลงวันที่ ๒๑ พ.ค.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๑ พ.ค.๖๕											ผลงานร้อยละ ๓๕.๑๙	
๖	ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และ รายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณ แม่น้ำ และเกาะภายในประเทศ (วงเงินรวม ๒๗๕ ลบ. ปี ๖๕ = ๕๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๑๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๗ = ๑๑๐.๐๐๐๐ ลบ.)	กผท.	๕๕.๐๐๐๐	๗๒๐ วัน												
๒.๓	ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตและพัฒนาบริการพาณิชยนาวี															

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕		ก.ย.๖๕
๒.๓.๑	กิจกรรม : ๑. ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ																
๑	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือฝึกศาสกรวิสัย จสมุทรปราการ	พน.	๒๐.๒๐๐๐	<													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๔	คำศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ. เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงิน ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๒.๗๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๔.๖๘๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๐.๖๒๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๐.๖๒๐๐	ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๔											ผลงานร้อยละ ๔๐.๐๐	
๕	คำศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณ ชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล) จำนวน ๑ ฉบับ (วงเงิน ๖๙.๒๑๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๑๐.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๔.๔๑๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๑.๘๓๗๒ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๒.๔๕๗๘ ลบ.)	กวศ.	๒๑.๘๓๗๒	ลงวันที่ ๒๙ ม.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ก.ค.๖๕											ผลงานร้อยละ ๓๑.๕๓	
๖	คำศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี) จำนวน ๑ ฉบับ (วงเงิน ๖๘.๙๔๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๑๐.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๑.๓๕๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๐.๘๘๕๔ ลบ. ปี ๖๖ = ๖.๒๐๔๖ ลบ.)	กวศ.	๓๐.๘๘๕๔	ลงวันที่ ๒๗ ม.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๑ ก.ค.๖๕											ผลงานร้อยละ ๒๐	
๗	คำก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จ.กระบี่ จำนวน ๑ แห่ง(วงเงิน ๗๙.๔๖๑๘ ลบ.ปี ๖๓ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๕.๔๖๑๘ ลบ.)	กวศ.	๓๕.๔๖๑๘	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ม.ค.๖๕											ผลงานร้อยละ ๔๒.๑๕	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕		ก.ย.๖๕
๘	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือท่าศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๒ แห่ง (วงเงิน ๑๖๘.๑๕๘๓ ลบ. ปี ๖๓ = ๒๕.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔=๔๑.๗๘๖๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๔๗.๔๑๔๗ ลบ. ปี ๖๖ = ๕๓.๔๕๗๖ ลบ.)	กวศ.	๔๗.๔๑๔๗	ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ธ.ค.๖๕													ผลงานร้อยละ ๓๐.๑๗
๙	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ทำเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม ๒๕๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔=๕๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๖๐.๓๘๗๕ ลบ. ปี ๖๖ = ๙๔.๓๕๐๐ ลบ. ปี ๖๗ = ๔๕.๒๖๒๕ ลบ.)	กวศ.	๖๐.๓๘๗๕	ลงวันที่ ๑๒ ก.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๙ ธ.ค.๖๖													อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑๐	ค่าปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์บริเวณอ่าวมะขามป้อม ต.กร่ำ อ.แกลง จ.ระยอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม ๙๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๗๒.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๘.๐๐๐๐													๕๔๐ วัน	
	โครงการ : พัฒนาปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว																
๓.๑.๒	กิจกรรม : ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว																
๑	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี (วงเงินรวม ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๖.๓๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๘.๑๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๖.๓๐๐๐	ลงวันที่ ๑๙ พ.ค. ๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ พ.ย. ๖๕													ผลงานร้อยละ ๑๙.๑๐
๒	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา (วงเงินรวม ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔=๓.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๖.๓๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๘.๑๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๖.๓๐๐๐	ลงวันที่ ๑๒ ก.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๙ ธ.ค.๖๖													ผลงานร้อยละ ๓๒.๗๕

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	ก.ย.๖๕	
๓.๒	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการ : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์																
๓.๒.๑	กิจกรรม : ๑. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์																
๑	ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW (วงเงิน ๕๗.๖๓๖๓ ลบ.ปี ๖๓ = ๑๒.๓๑๔๔ ลบ. ปี ๖๔ = ๘.๙๕๗๖ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๑.๙๘๔๕ ลบ. ปี ๖๖ = ๒๔.๓๘๐๑ ลบ.)	สผง. (ทส.)	๑๑.๙๘๔๕	ลงวันที่ ๑๕ ธ.ค.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ มิ.ย.๖๖												ผลงานร้อยละ ๒๐	
๒	ค่าปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขากรุงเทพฯ และปริมณฑล ประจำปี ๕ แห่ง	กวศ.	๒๗.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๓	ค่าปรับปรุงท่าเรือพายัพ กรุงเทพมหานคร	กวศ.	๑๐.๐๐๐๐													๑๘๐ วัน	
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๘๙.๓๕๐๐													๒๑๐ วัน	
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๓.๒๐๐๐													๒๔๐ วัน	
๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำบ้านดอน อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื้อดินประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๓๑.๗๘๐๐													๒๔๐ วัน	
๗	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร เนื้อดินประมาณ ๑,๐๑๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๘๘.๙๖๐๐													๒๑๐ วัน	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๘	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๘๕.๙๕๐๐											๒๑๐ วัน		
๙	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพอง อำเภอปากพอง จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื้อดินประมาณ ๑,๔๓๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๒๕.๘๐๐๐												๒๔๐ วัน	
๑๐	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เนื้อดินประมาณ ๑,๓๖๖,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๑๕.๕๓๐๐												๒๔๐ วัน	
๑๑	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เนื้อดินประมาณ ๒๗๖,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๔.๒๔๐๐									๑๕๐ วัน				
๑๒	ค่าก่อสร้างหลักผูกเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ต.เกาะเรียน อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา	กวศ.	๑๒.๐๐๐๐										๑๘๐ วัน			
๑๓	ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกภัยเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง (วงเงิน ๔๘.๐๒๒๗ ลบ. ปี ๖๓ = ๗.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๘.๗๕๘๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๑.๒๕๒๐ ลบ.)	กวศ.	๒๑.๗๖๔๗	ลงวันที่ ๑๕ ม.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๙ ก.ค.๖๕												ผลงานร้อยละ ๕๔.๐๐
๑๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง (วงเงิน ๔๙๕.๕๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙๐.๑๗๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๙๓.๐๒๑๙ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๓๗.๓๐๓๑ ลบ.)	กวศ.	๑๙๓.๐๒๑๙	ลงวันที่ ๑๘ ก.ย.๖๓ วงเงิน ๔๙๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ มี.ค.๖๖												ผลงานร้อยละ ๖๑.๗๗
๑๕	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงิน ๙.๗๗๓๖ ลบ. ปี ๖๓ = ๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๗๘๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑.๙๗๕๒ ลบ. ปี ๖๖ = ๓.๕๑๘๔ ลบ.)	กวศ.	๑.๙๗๕๒	ลงวันที่ ๒๘ ธ.ค.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ มิ.ย.๖๖												ผลงานร้อยละ ๖๑.๗๗

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕	
๑๖	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเกียกกาย กรุงเทพฯ (วงเงินรวม ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๗.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๙.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๒๔ มี.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๗ มิ.ย.๖๕												ผลงานร้อยละ ๙.๓๔
๑๗	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือบางโพ กรุงเทพฯ (วงเงินรวม ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๗.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๙.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๓๐ มี.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มิ.ย.๖๕												ผลงานร้อยละ ๖.๒๔
๑๘	ค่าศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (วงเงินรวม ๔๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๖.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๖.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๑๗ พ.ค. ๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ พ.ย.๖๕												ผลงานร้อยละ ๑๐.๐๐
๑๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๕๖๓.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑๒.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔๗.๕๑๕๕ ลบ. ปี ๖๖ = ๓๐๓.๔๘๔๕ ลบ.) (อนุ กมธ. บูลิจสตักส์ปรับลดปี ๖๕ = ๕ ลบ. คงเหลือ ปี ๖๕ = ๑๔๒.๕๑๕๕ ลบ. ผลักไปปี ๖๖ = ๕ ลบ. รวมเป็น ๓๐๘.๔๘๔๕ ลบ.)	กวศ.	๑๔๒.๕๑๕๕	ลงวันที่ ๒๙ มิ.ย.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ก.ค.๖๖												อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๒๐	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๑๑.๒๗๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๒๕๔๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓.๖๐๖๔ ลบ. ปี ๖๖ = ๕.๔๐๙๖ ลบ.)	กวศ.	๓.๖๐๖๔	ลงวันที่ ๘ เม.ย. ๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๖ เม.ย.๖๖												อยู่ระหว่าง ดำเนินการ

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๕												หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕	ส.ค.๖๕		ก.ย.๖๕
๓.๓	แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ																
๓.๓.๑	กิจกรรม : ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ																
๑	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกฟื้นฟูแม่น้ำจาง จังหวัดลำปาง	สพบ.	๑๙.๘๕๐๐	</													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๕ (ล้านบาท)	ปี ๖๔	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕										หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๔	ต.ค.๖๔	พ.ย.๖๔	ธ.ค.๖๔	ม.ค.๖๕	ก.พ.๖๕	มี.ค.๖๕	เม.ย.๖๕	พ.ค.๖๕	มิ.ย.๖๕	ก.ค.๖๕		ส.ค.๖๕
๗	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ (วงเงินรวม ๕๒.๕๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗.๘๗๕๐ ลบ.ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๕.๔๓๒๓ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๗.๖๙๒๗ ลบ.)	สพบ.	๑๕.๔๓๒๓	ลงวันที่ ๓๐ มี.ค.๖๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ ก.ย.๖๕												อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๘	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม ๔๙.๘๓๘๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗.๘๗๕๐ ลบ.ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๐.๔๖๓๐ ลบ.)	สพบ.	๓๐.๔๖๓๐	ลงวันที่ ๓๐ ก.ย.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ มี.ค.๖๕												อยู่ระหว่าง ดำเนินการ

แผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

แผนการกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมฯ มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารงานและส่งเสริมการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันได้แก่ การเดินเรือ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือพาหนะทางน้ำอื่นทุกประเภท การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง หรือเส้นทางน้ำให้สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมารวมกันเป็นทางสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ และดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้งยังมีหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ของประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เรือสามารถสัญจรได้โดยสะดวกและปลอดภัยแล้วยังช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์และช่วยให้การระบายน้ำเป็นไปด้วยดี อันเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยได้อีกทางหนึ่ง ตลอดจนการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น และเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องลำลำนน้ำโดยการปักหลักเขต และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันกรมฯ มีนโยบายในการรักษาสภาพธรรมชาติของลำน้ำ และป้องกันการล่องลำลำนน้ำอันเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งได้มอบให้สำนักงานการขนส่งทางน้ำภูมิภาคและสาขาทั่วประเทศดำเนินการสำรวจเส้นทางแม่น้ำในแม่น้ำสายหลัก และปักหลักเขตเพื่อกำหนดแนวเขตแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้มีความเป็นรูปธรรมตลอดจนเป็นการรักษาและคงไว้ซึ่งสภาพแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้เป็นธรรมชาติที่สุด

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

๓. เป้าหมาย

๓.๑ งานออกไปสำคัญ จำนวน ๒๓๔,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว.(ตท., ศจป.), สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จภ. ๑-๗)

๓.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๗,๕๐๐ ครั้ง (สมร., สปว.(สด., วล.), จภ. ๑-๗)

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน จะดำเนินงานให้บริการ ดังนี้

๖.๑ งานออกไปสำคัญ

สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

๑. การออกและการดำเนินการเกี่ยวกับใบทะเบียนเรือไทย

๑.๑ การจดทะเบียนเรือเพื่อขอรับใบทะเบียนเรือไทย

๑.๒ การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทย/การขายฝากเรือ

๑.๓ การจำนองเรือไทย ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑

๑.๔ การจำนองเรือไทย ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบูริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗

- ๑.๕ การหมายเหตุแก้ไขข้อความในสัญญาจ้าง/เพิ่มและไม่เพิ่มทุนทรัพย์
- ๑.๖ การไถ่ถอนจ้าง
- ๑.๗ การเปลี่ยนแปลงตัวเรือ (ขยายตัวเรือ/ลดขนาดเรือ/เปลี่ยนเครื่องยนต์)
- ๑.๘ การตรวจสอบแก้ไขรายการขนาดเรือ
- ๑.๙ การเปลี่ยนประเภทเรือ/ประเภทการใช้
- ๑.๑๐ การเปลี่ยนชื่อเรือ
- ๑.๑๑ การเปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ
- ๑.๑๒ การโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ
- ๑.๑๓ การแก้ไขรายการอื่น ๆ
- ๑.๑๔ การออกใบแทนใบทะเบียนเรือไทย
- ๑.๑๕ การยกเลิกการจดทะเบียนเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย)
- ๑.๑๖ การถอนทะเบียนเรือ

๒. การออกและดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตใช้เรือ

- ๒.๑ การขอรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก
- ๒.๒ การต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ
- ๒.๓ การโอนกรรมสิทธิ์เรือ (เรือขนาดต่ำกว่า ๕ ตันกรอส)
- ๒.๔ การแก้กรรมสิทธิ์เรือ (เรือขนาดตั้งแต่ ๕ ตันกรอสขึ้นไป)
- ๒.๕ การเปลี่ยนแปลงตัวเรือ (ขยายตัวเรือ/ลดขนาดเรือ/เปลี่ยนเครื่องยนต์)
- ๒.๖ การตรวจสอบแก้ไขรายการขนาดเรือ
- ๒.๗ การเปลี่ยนประเภทเรือ/ประเภทการใช้/เขตการเดินเรือ
- ๒.๘ การเปลี่ยนชื่อเรือ
- ๒.๙ การโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ
- ๒.๑๐ การแก้ไขรายการอื่น ๆ
- ๒.๑๑ การออกสำเนาใบอนุญาตใช้เรือ
- ๒.๑๒ การแจ้งงดใช้เรือ
- ๒.๑๓ การยกเลิกการจดทะเบียนเรือ (ใบอนุญาตใช้เรือ)

๓. การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตใช้เรืออื่นๆ

- ๓.๑ ออกใบอนุญาตให้เรือกลเดินเรือประจำทาง
- ๓.๒ ออกหนังสืออนุญาตให้บุคคลผู้ไม่ต้องการด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทย (มาตรา ๗ ทวิ)
- ๓.๓ ออกหนังสือรับรองการถอนสัญชาติ
- ๓.๔ ออกหนังสือรับรองการยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ
- ๓.๕ การออกบัตรผู้สูงอายุเรือประจำทาง

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (ส่วนตรวจท่า)

๑. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับแจ้งและตรวจปล่อยเรือเดินทะเลขนาด ๖๐ ตันกรอสขึ้นไป เข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ
๒. การออกใบสำคัญ สำหรับการกำหนดที่จอดเรือการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และวัตถุอันตรายในเขตท่า
๓. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับรองมาตรฐานบรรจุภัณฑ์สินค้าอันตราย
๔. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตจอดเรือนอกเขต จอดแพ จอดเรือเก็บสินค้า และการเคลื่อนย้ายเรือ

๕. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ และวางทุ่นผูกเรือ

๖. การออกหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF) และการตรวจสอบประจำปี เพื่อสลักหลังหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF)

๗. การสอบความรู้เพื่อออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ฝ่ายเดินเรือ

สำนักมาตรฐานเรือ

๑. การตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ

๒. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ

๓. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย

๔. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES) ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

๕. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก (เรือเดินในประเทศ)

๖. การออกหนังสือมอบอำนาจให้ CLASSIFICATION SOCIETY เพื่อตรวจและออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES)

๗. การออกใบสำคัญรับรองอนุมัติอุปกรณ์ประจำเรือ

๘. การออกใบสำคัญรับรองสถานบริการอุปกรณ์ประจำเรือ

กองมาตรฐานคนประจำเรือ

๑. การกำหนดมาตรฐานหลักสูตรสำหรับคนประจำเรือ

๒. การรับรองสถานศึกษาฝึกอบรม และรับรองหลักสูตร

๓. การตรวจสอบมาตรฐานการศึกษาฝึกอบรมประจำปี

๔. การขึ้นทะเบียนคนประจำเรือ การออกหนังสือคนประจำเรือและหนังสือคนประจำเรือประมง

๕ การจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือ

๖. การจัดทำประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ ทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ

๗. การพิจารณาอนุมัติ และจัดทำประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรของรัฐภาคีอื่น.การจัดทำประกาศนียบัตรรับรองประเภทต่างๆ และการพิจารณาการยกเว้นประกาศนียบัตรต่างๆ

และตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ได้มีการปรับปรุงในฝ่ายสัญญาคนประจำเรือเกี่ยวกับการทำสัญญาคนประจำเรือการแจ้งลงทำการในเรือและตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติงานในเรือของคนประจำเรือ โดยปรับปรุงกระบวนการเข้าสู่ระบบ e-service เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการมากขึ้น

๖.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

งานตรวจตราการขนส่งทางน้ำ

- การตรวจตราเพื่อปราบปรามผู้ละเมิดกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย

- การตรวจตราเพื่อรักษาระเบียบการจราจรทางน้ำ

- การตรวจตราเพื่อควบคุมการจราจรทางน้ำในพิธีต่างๆ

- การตรวจตราเพื่อรักษาความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

- การตรวจตราเพื่อระวัง ดูแล รักษาที่ดินสาธารณะสมบัติของแผ่นดินที่ติดกับแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ในความดูแลของเจ้าท่า (การชี้ระวางแนวเขตที่ดินฯ)

งานตรวจเรือและตรวจท่า

- ตรวจเรือเข้าจอดที่ท่า/ รับรายงานเรือเข้า
- ตรวจเรือยอร์ชเข้า ตาม ม.๒๐
- การตรวจสอบสถานที่ชุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ
- การตรวจสอบสภาพท่า และสถานที่ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

งานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า

- ตรวจเรือต่างชาติที่เข้าเมืองท่า
- ตรวจเรือตามที่ได้รับแจ้งจากประเทศสมาชิก Tokyo MOU

๖.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ - ๗

นอกจากจะดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่อธิบดีกำหนด ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมายแล้ว ยังมีแผนการดำเนินงานดังนี้

๑) การออกปฏิบัติราชการของหน่วยปฏิบัติการเฉพาะกิจฯ ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๒) การออกปฏิบัติราชการในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๓) การออกหน่วยบริการประชาชนนอกที่ตั้งสำนักงาน

๔) การออกตรวจตราปราบปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย

๕) การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าว และการค้ามนุษย์

๖) การดำเนินอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย เช่น แผนการดำเนินงานตามระบบคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ, การประชุมบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค เป็นต้น

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประชาชนจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ**ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ**

- งานออกไปสำคัญ จำนวน ๒๓๔,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว.(ตท., ศจป.), สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จภ. ๑-๗)
- งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๗,๕๐๐ ครั้ง (สมร., สปว. (สศ., วล.), จภ. ๑-๗)

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ความถูกต้อง ครบถ้วน ของการดำเนินการออกไปสำคัญ และการตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

แผนการทำการนำร่องให้เกิดความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

สำนักนำร่อง

๑. เหตุผลความจำเป็น

สำนักนำร่องมีหน้าที่

- ๑) ศึกษาและพัฒนาระบบ รูปแบบ และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการนำร่องเรือ และระบบการประกอบกิจการนำร่อง
- ๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการนำร่องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- ๓) เสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดเขตท่าเรือน่านน้ำใดๆ ให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยผู้นำร่อง
- ๔) เสนอแนะเกี่ยวกับการออกข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำร่อง
- ๕) ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกอบรมและสอบความรู้ผู้นำร่องรัฐบาลและนำร่องพิเศษ

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อให้การเดินเรือโดยใช้ผู้นำร่องในหรือนอกเขตบังคับใช้ผู้นำร่องเกิดความปลอดภัย
- ๒) การเรียกเก็บค่าจ้างนำร่องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

๓. เป้าหมาย

- ๑) ออกใบสำคัญ ใบอนุญาตผู้นำร่องรัฐบาล
ใบอนุญาตผู้นำร่องพิเศษ
- ๒) การทำการนำร่องเรือ จำนวน ๔๑,๘๐๐ เที่ยว
- ๓) การชำระค่าจ้างนำร่อง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน

- ๑) งานออกใบสำคัญ (ใบอนุญาต) การออกใบอนุญาตผู้นำร่องรัฐบาลและการออกใบอนุญาตผู้นำร่องพิเศษ
- ๒) งานทำการนำร่องเรือ
นำร่องเรือเข้า – ออกและเลื่อนในเขตบังคับใช้ผู้นำร่องทั้ง ๖ เขตท่า (เขตท่าเรือกรุงเทพ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต)
- ๓) งานการเงินการนำร่อง
 - ๓.๑) การวางมัดจำด้วยเงินสดหรือหนังสือสัญญาค้ำประกันในการขอใช้ผู้นำร่อง
 - ๓.๒) ออกใบแจ้งหนี้เรือขอใช้ผู้นำร่องเรือที่ออกจากเขตท่าไปแล้ว
 - ๓.๓) เก็บเงินค่าจ้างนำร่องจากเรือที่ขอใช้บริการนำร่อง
 - ๓.๔) ตรวจสอบและติดตามให้ผู้ประกอบการชำระค่าจ้างนำร่องให้เป็นปัจจุบัน
- ๔) ฝึกอบรมผู้สมัครนำร่องรัฐบาลและนำร่องพิเศษ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย
- ๒) รายได้จากการนำร่อง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- งานออกใบสำคัญใบอนุญาตผู้นำร่อง
- งานทำการนำร่องเรือ จำนวน ๔๑,๘๐๐ เที่ยว
- งานรับชำระเงินค่าจ้างนำร่อง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ความถูกต้อง ครบตามจำนวนที่ขอให้ออกใบสำคัญ ใบอนุญาตผู้นำร่อง
- จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการนำร่องน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐาน
- เรียกเก็บเงินค่าจ้างนำร่องได้ตามเวลาที่กำหนด

แผนการปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวี (การส่งเสริม) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหนึ่งในกลุ่มภารกิจด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหน้าที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี โดยกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการกำหนดมาตรการส่งเสริม พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี มุ่งหวังส่งเสริม สนับสนุนให้กิจการและผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีมีศักยภาพ ความเข้มแข็ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามสภาพการด้านพาณิชย์นาวีที่เผชิญอยู่ในกระแสโลกาภิวัตน์ โดยได้จัดทำแผนการดำเนินงานตามแนวทางยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ๖ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยเรื่องกองเรือ การขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ อุเรือ ท่าเรือ บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ร่วมกับการนำข้อเสนอแนะของภาคเอกชนต่าง ๆ มาดำเนินการเพื่อพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เป็นส่วนสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง และสอดคล้องกับสถานการณ์ทั้งของโลกและของประเทศในปัจจุบัน จึงได้จัดทำแผนการปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อใช้เป็นแนวทางนำไปสู่การส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ โดยมุ่งเน้นการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลให้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

๓. เป้าหมาย

ด้านส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๓.๑ จัดทำ/ผลักดัน นโยบาย มาตรการ แผนงาน โครงการ ข้อเสนอแนะ แนวทางการส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๓.๒ บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อขับเคลื่อนการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีและเสริมสร้างความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

๓.๓ เสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบในการปฏิบัติงานให้มีความชัดเจนเพื่ออำนวยความสะดวกพร้อมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้ผู้รับบริการ

๓.๔ ให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ เผยแพร่และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประสานงานการพัฒนาส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ งบประมาณ

๖. แผนการดำเนินงาน

ศึกษา วิเคราะห์ และประสานงาน เพื่อจัดทำ/ผลักดัน มาตรการ ข้อเสนอแนะ แนวทางการส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีรวมทั้งดำเนินแผนงาน มาตรการ โครงการ และติดตามประเมินผล เพื่อสนับสนุนธุรกิจและผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๖.๑ เสนอนโยบายและแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยมุ่งเน้นการสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

โดยนำผลจากการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน ที่ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนปฏิบัติการที่สัมพันธ์กับมิติการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์หลักอื่นๆ ของประเทศ รวม ๖ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารและจัดการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์กลางการพาณิชย์นาวี ยุทธศาสตร์การสร้างเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวีและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชย์นาวีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มาขับเคลื่อนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดนโยบายผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางเรือเพื่อนำไปสู่ศูนย์กลางพาณิชย์นาวีของอาเซียน โดยการดำเนินการขออนุเคราะห์ความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสรุปผลความเห็นเพื่อนำมาปรับปรุงแผนปฏิบัติการ และประสานหารือกับสภาพัฒน์ฯ เพื่อขับเคลื่อนเป็นแผนปฏิบัติการด้านการยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ และนำเสนอเข้าสู่การเสนอแผนระดับ ๓ ก่อนนำเสนอเข้าสู่ระบบการติดตามและประเมินแห่งชาติ (eMENSOCR) ต่อไป

๖.๒ กำหนดมาตรการการพัฒนา ส่งเสริม ค้ำครองการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี และติดตามปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้มาตรการพาณิชย์นาวี

- ศึกษาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการ ด้านการเงิน การคลัง การส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านอื่น ๆ สำหรับกิจการพาณิชย์นาวีและกิจการเกี่ยวเนื่อง

- เสนอความเห็นในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อสนับสนุนการลงทุนในกิจการขนส่งทางเรือ กิจการเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลของไทย และกิจการเรือเฟอร์รี่ ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน

- ปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาให้การสนับสนุนการลงทุนในกิจการเรือ

- ติดตามประเมินผลและทบทวน นโยบาย แผนงานและมาตรการในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๖.๓ ศึกษา วิจัย ประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และรวบรวมข้อมูลเพื่อเผยแพร่รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การปรับปรุงกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี

- การให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ และประสานความร่วมมือในการเข้าร่วมตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศหรือพันธกรณีตามอนุสัญญา/ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

- รวบรวม วิเคราะห์ จัดเก็บ ประมวลผล จัดทำข้อมูลด้านพาณิชย์นาวี

๖.๔ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานการพัฒนา ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี กับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๕ ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากล

- ๒) ผู้ใช้บริการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งทางน้ำมากขึ้น

- ๓) การประกอบกิจการพาณิชย์นาวีเกิดประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการได้ตามแผนงานและมาตรการ

แผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์ (การกำกับดูแล) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กองกำกับการพาณิชย์

❖ กลุ่มกำกับกิจการท่าเรือ

- ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ตาม ปว. ๕๘ จำนวน ๓๗ ราย ดังนี้
 - ๑. บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด
 - ๒. บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (สุราษฎร์ธานี)
 - ๓. บริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด (สุราษฎร์ธานี)
 - ๔. บริษัท น้ำมัน ไออาร์พีซี จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๕. บริษัท ท่าเรือราชาเฟอร์รี่ จำกัด ฝั่งเกาะสมุย (สุราษฎร์ธานี)
 - ๖. บริษัท ท่าเรือราชาเฟอร์รี่ จำกัด ฝั่งดอนสัก (สุราษฎร์ธานี)
 - ๗. บริษัท ทิปปิกแอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน) (สุราษฎร์ธานี)
 - ๘. บริษัท พี.ซี.สยามปิโตรเลียม จำกัด (ฉะเชิงเทรา)
 - ๙. บริษัท ศรีราชา ฮาเบอร์ จำกัด (มหาชน)
 - ๑๐. บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมบริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด) (สุราษฎร์ธานี)
 - ๑๑. บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)
 - ๑๒. บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (สมุทรปราการ) (ท่า ๑๐)
 - ๑๓. บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (สมุทรปราการ) (ท่า ๑๒)
 - ๑๔. บริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด
 - ๑๕. บริษัท แหลมทองสหการ จำกัด
 - ๑๖. บริษัท ยูโนเด็คไทยชิปปิง จำกัด
 - ๑๗. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 - ๑๘. บริษัท เอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) (ระยอง)
 - ๑๙. บริษัท ปตท. สผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (สงขลา)
 - ๒๐. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (ฉะเชิงเทรา)
 - ๒๑. บริษัท ไทยอาซาฮิเคมีภัณฑ์ จำกัด
 - ๒๒. บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (ซี ๐)
 - ๒๓. บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์(ประเทศไทย) จำกัด (บริษัท แหลมฉะบังครุฑเซ็นเตอร์ จำกัด)
 - ๒๔. บริษัท มหาหงส์ โลจิสติกส์ จำกัด (อยุธยา)
 - ๒๕. บริษัท พูลพัฒน์ จำกัด
 - ๒๖. บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (ระยอง)
 - ๒๗. บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) (อยุธยา)
 - ๒๘. บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด (Ao)
 - ๒๙. บริษัท ไทยฟ้า (๒๕๑๑) จำกัด
 - ๓๐. บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (ท่าเรือทิศตะวันออก) (เดิมบริษัท ปตท. อะเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)) (ระยอง) (อยู่ในนิคมมาบตาพุด)
 - ๓๑. บริษัท พี.ซี.สยามปิโตรเลียม จำกัด (สงขลา)
 - ๓๒. บริษัท โกลว์ เอสพีพี ๓ จำกัด (ระยอง)
 - ๓๓. บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) (ระยอง)
 - ๓๔. บริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด (กรุงเทพฯ)

๓๕. บริษัท ไทย คอนเน็คทिवิตี้ เทอมินอล จำกัด (เดิม บ. ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จก.) (มาบตาพุด)

๓๖. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กระป๋อง)

๓๗. บริษัท สตาร์ปิโตรเลียมรีไฟน์นิ่ง จำกัด (ระยอง)

- ติดตามความคืบหน้าในเรื่องการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ ISPS Code(
- ติดตามการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขท้ายใบอนุญาต การส่งรายงานประจำเดือน และรายงานประจำปี
- การตรวจสอบการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การตรวจสอบการเรียกเก็บอัตราค่าภาระ
- การดำเนินการตามนโยบายของกรมเจ้าท่าในการจัดระเบียบท่าเรือ
- ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการฯ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๐๒/๒๕๖๔

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองและพิจารณาอนุญาต การต่ออายุและการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล และการพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทย เช่าและใช้เรืออื่นที่มีใช้เรือไทยในการขนส่งทางทะเล

- ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการฯ ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๐๑/๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองและดำเนินการภารกิจตามกฎหมาย กฎ คำสั่ง หรือบทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป ของกรมเจ้าท่า

❖ กลุ่มกำกับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ดำเนินการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ต่ออายุใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/จดทะเบียนการตั้งตัวแทน/ต่ออายุใบทะเบียนการตั้งตัวแทน/ขอรับใบแทนใบทะเบียน/จดทะเบียนขออนุญาตตั้งสาขาในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙(๑)/ยกเลิกใบทะเบียน/ การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในใบทะเบียน/การจดทะเบียนผู้ประกอบการอยู่เรือ/การออกหนังสือรับรองขีดความสามารถอยู่เรือ รวม ๑๐๓ ราย

๑. บริษัท คอมพลีท ชิปปิ้ง แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด
๒. บริษัท ดับบลิว พี แอล โลจิสติกส์ จำกัด
๓. บริษัท ไอซี อินเตอร์เฟรท จำกัด
๔. บริษัท อลิสเพ็ด (ประเทศไทย) จำกัด
๕. บริษัท อินเตอร์เอเชีย โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๖. บริษัท อจิลิตี้ จำกัด
๗. บริษัท วี-เชิร์ฟ ซี แอนด์ แลนด์ จำกัด
๘. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
๙. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
๑๐. บริษัท บิช-เวิลด์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด
๑๑. บริษัท ไพโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด
๑๒. บริษัท มิตรชัย-โซโค (ประเทศไทย) จำกัด
๑๓. บริษัท โอไอเอ โกลบอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๔. บริษัท จัส โลจิสติกส์ จำกัด
๑๕. บริษัท เคอรี่-เอเป็กซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๖. บริษัท เอ็นทีแอล ไนโก ทรานส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๗. บริษัท คาร์โก้เว็บ เวิลด์ไวด์ จำกัด
๑๘. บริษัท ไอเม็กซ์โลจิสติกส์ จำกัด
๑๙. บริษัท ดอยโกร โปรเจค (ประเทศไทย) จำกัด

๒๐. บริษัท มาสเตอร์ริช จำกัด
๒๑. บริษัท โนเอทัม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๒๒. บริษัท รอยัลเทนเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
๒๓. บริษัท มิตรพิชิตี คอร์ปอเรชั่น แอลที (ไทยแลนด์) จำกัด
๒๔. บริษัท ซูมิโฮ โกลบอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๒๕. บริษัท มัลคา-อามิท (ประเทศไทย) จำกัด
๒๖. บริษัท ยูไนเต็ด มารีน โลจิสติก จำกัด
๒๗. บริษัท ฮาซเคมี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
๒๘. บริษัท เอส เอ็ม ไลน์ เอเจนซี (ประเทศไทย) จำกัด
๒๙. บริษัท ฟลีต โกลบอล โลจิสติกส์ จำกัด
๓๐. บริษัท แอลพีเค โกลบอล เทรต จำกัด
๓๑. บริษัท เอฟแอลเอส ๑๙๙๓ (ไทยแลนด์) จำกัด
๓๒. บริษัท เอ็กซ์ตร้า มาริไทม์ จำกัด
๓๓. บริษัท เมอส์ก ไลน์ (ไทยแลนด์) จำกัด
๓๔. บริษัท แฟลช อินเตอร์เนชั่นแนล ทรานสปอร์ต จำกัด
๓๕. บริษัท นาซ่า ทรานสปอร์ต คอร์ปอเรชั่น จำกัด
๓๖. บริษัท ยูเซ็น โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๓๗. บริษัท มารีนไทม์ อโลแอนล์ จำกัด
๓๘. บริษัท ทรานส์คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๓๙. บริษัท ทริเพิล ไอ มาริไทม์ เอเยนซีส์ จำกัด
๔๐. บริษัท ฮันคิว ฮันชิน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
๔๑. บริษัท ล็อกวิน แอร์ พลัส โอเชียน (ไทยแลนด์) จำกัด
๔๒. บริษัท ทรานสโป อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
๔๓. บริษัท เอลิท ทรานสปอร์ตเทชั่น เซอร์วิสเชส จำกัด
๔๔. บริษัท ไนโก นิตโต ลอยิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๔๕. บริษัท คอนทอม คอนโซลิตีชั่น เซอร์วิสเชส (ไทยแลนด์) จำกัด
๔๖. บริษัท สยาม คาร์โก้ โลจิสติกส์ จำกัด
๔๗. บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
๔๘. บริษัท เคดับบลิวอี-คินเทซี เวิลด์ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
๔๙. บริษัท สยามนิสทรานส์ จำกัด
๕๐. บริษัท เอเอสเอ็ม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๕๑. บริษัท มิตรพิชิตี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๕๒. บริษัท โปร อินเตอร์เฟรท จำกัด
๕๓. บริษัท ไอโอนิค โลจิสติกส์ จำกัด
๕๔. บริษัท บางกอกเฟรทฟอร์เว็คเตอร์ จำกัด
๕๕. บริษัท วันไฮไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด
๕๖. บริษัท เอราวัน ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด
๕๗. บริษัท ทรานส์ โอเชียน แปซิฟิก ฟอร์เว็คดิง จำกัด
๕๘. บริษัท ชินโย ไคออน (ประเทศไทย) จำกัด
๕๙. บริษัท บัดเจ็ท โลจิสติกส์ เซอร์วิสเชส จำกัด
๖๐. บริษัท ที เชฟ จำกัด

๖๑. บริษัท ทรอส-เวิลด์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
๖๒. บริษัท เมอร์ริเดียน เอ็กซ์เพรส จำกัด
๖๓. บริษัท แอร์ ดิสแพช จำกัด
๖๔. บริษัท โอเรียนท์เอ็กซ์เพรสคอนเทนเนอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
๖๕. บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด (มหาชน)
๖๖. บริษัท ชิปปี้ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด
๖๗. บริษัท เอ็กคู เวิลด์ไวด์ (ประเทศไทย) จำกัด
๖๘. บริษัท อายมส์คิฟ (ไทยแลนด์) จำกัด
๖๙. บริษัท เอฟีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด
๗๐. บริษัท ฮวง เอ ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
๗๑. บริษัท เอ็ม เอส ไอ โลจิสติกส์ จำกัด
๗๒. บริษัท ทรานส์ โกลบอล โลจิสติกส์ (บางกอก) จำกัด
๗๓. บริษัท อีสเทอน มารีไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด
๗๔. บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด
๗๕. บริษัท เมโอโก ทรานส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๗๖. บริษัท ซามูเดอรา แทรฟฟิค จำกัด
๗๗. บริษัท อัลไพน์ โลจิสติกส์ จำกัด
๗๘. บริษัท เฟรท ลิงค์ส เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
๗๙. บริษัท สยามแอ่งโกลทรานส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
๘๐. บริษัท เคส ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
๘๑. บริษัท รีนุส โลจิสติกส์ จำกัด
๘๒. บริษัท โบลโลว์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๘๓. บริษัท พาแนลพินา เวิลด์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด
๘๔. บริษัท เคเอ็มเอ็มที จำกัด
๘๕. บริษัท โรจนะ ดิสทริบิวชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด
๘๖. บริษัท รอยัล มารีน คอนเทนเนอร์ไลน์ส์ จำกัด
๘๗. บริษัท ยูไนเต็ท ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
๘๘. บริษัท สยาม เอมิเรตส์ ชิปปิ้ง เอเจนซีส์ จำกัด
๘๙. บริษัท แชนเดิล อินเตอร์ คอนโซลลิเดชั่น จำกัด
๙๐. บริษัท เอช.ไอ.ที. อินเตอร์คอน จำกัด
๙๑. บริษัท ดีเอสวี แอร์ แอนด์ ซี จำกัด
๙๒. บริษัท เอ็กซ์ทริม สเปดดิชั่น จำกัด
๙๓. บริษัท แมส ทรานสปอร์ต เอ็กซ์เพรส จำกัด
๙๔. บริษัท บอร์เนียว โลจิสติกส์ จำกัด
๙๕. บริษัท ไทยชิปปิ้ง เอเยนซี แอนด์ เทรดิง จำกัด
๙๖. บริษัท เอชเอ็มเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด
๙๗. บริษัท แซงเกอร์ (ไทย) จำกัด
๙๘. บริษัท ไทยมาสเตอร์ ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์วิส (ที.เอ็ม.ที.) จำกัด
๙๙. บริษัท ไดนามิคอินเตอร์ทรานสปอร์ต จำกัด
๑๐๐. บริษัท พูจิตรานส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๐๑. บริษัท เอ็นเตอร์ไพรส์ ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

๑๐๒. บริษัท อีสต์เอเชีย ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
๑๐๓. บริษัท เอ็มบาสซี เฟรท (ไทยแลนด์) จำกัด

แผนการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาคนประจำเรือ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

๑. เหตุผลความจำเป็น

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้เพียงพอกับความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ตลอดจน พัฒนา ฝึกอบรมเพื่อเพิ่มวิทยฐานะคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๑๙๙๕ และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๒๐๑๐ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ๑๙๗๘, as amended on ๑๙๙๕ : STCW ๑๙๙๕ and Amendment on ๒๐๑๐ : STCW ๒๐๑๐ ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. ๒๕๔๑ และตามที่แก้ไขเพิ่มเติม

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) ผลิตและพัฒนาบุคลากรประจำเรือระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล
- ๒) ให้การฝึกอบรมบุคลากรประจำเรือ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ในด้านวิชาชีพทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
- ๓) ปลุกฝังให้คนประจำเรือเป็นบุคลากรที่มีคุณธรรมและจริยธรรมในการประกอบอาชีพและสามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

๓. เป้าหมาย

- จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษา ๑๘๐ คน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ

ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ

งบประมาณประจำปี ๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน โดยจะมีการดำเนินงานในปี

๑. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๑๙๙๕ (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
 - ๑.๑ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรปกติ)
 - ๑.๒ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรพิเศษ)
 - ๑.๓ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรพหุภาคี)

๒. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ (เริ่มดำเนินการในปีการศึกษา ๒๕๕๕)

- ๒.๑ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ
- ๒.๒ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ
- ๒.๓ หลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกลเรือ
- ๒.๔ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ
- ๒.๕ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ

๓. การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี โดยเปิดหลักสูตรการฝึกอบรม จำนวน ๒๗ หลักสูตร

- ๓.๑ การป้องกันและการดับไฟ
- ๓.๒ การดำรงชีพในทะเล
- ๓.๓ ความปลอดภัยของบุคคลและรับผิดชอบต่อสังคม
- ๓.๔ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- ๓.๕ ทบทวนพื้นฐานคนประจำเรือ
- ๓.๖ การจัดการกลุ่มผู้โดยสาร
- ๓.๗ การดับไฟขั้นสูง
- ๓.๘ เรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็วช่วยชีวิต
- ๓.๙ การปฐมพยาบาลในเรือ
- ๓.๑๐ การรักษาพยาบาล
- ๓.๑๑ การเดินเรือด้วยเรดาร์ระดับปฏิบัติการ
- ๓.๑๒ การเดินเรือด้วยเรดาร์ระดับบริหาร
- ๓.๑๓ การเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์
- ๓.๑๔ การบริหารจัดการในสะพานเดินเรือ
- ๓.๑๕ การใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์
- ๓.๑๖ GMDSS GOC COURSE
- ๓.๑๗ GMDSS ROC COURSE
- ๓.๑๘ เรือบรรทุกสินค้าเหลวในระวาง
- ๓.๑๙ เรือบรรทุกน้ำมันชั้นสูง
- ๓.๒๐ เรือบรรทุกสารเคมีชั้นสูง
- ๓.๒๑ เรือบรรทุกก๊าซเหลวชั้นสูง
- ๓.๒๒ นายงานรักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- ๓.๒๓ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทเรือ
- ๓.๒๔ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ
- ๓.๒๕ พื้นฐานมาตรการรักษาความปลอดภัย
- ๓.๒๖ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- ๓.๒๗ วิชาครู

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) บุคลากรประจำเรือระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล
- ๒) บุคลากรประจำเรือ ได้เพิ่มพูนความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ในด้านวิชาชีพทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
- ๓) คนประจำเรือเป็นบุคลากรที่มีคุณธรรมและจริยธรรมในการประกอบวิชาชีพและสามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- บุคลากรด้านพาณิชย์นาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ร้อยละ ๑๐๐

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- จำนวนผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ๑๘๐ คน

แผนงานสำรวจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กองสำรวจและแผนที่

๑. เหตุผลความจำเป็น

กองสำรวจและแผนที่ ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและสร้างแผนที่เส้นทางการเดินเรือ จัดระบบการสำรวจการจัดเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพร่องน้ำทางเดินเรือและสิ่งล่งล้ำลำน้ำ

๒. เป้าหมาย

๒.๑ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศและความลึกพื้นท้องน้ำเพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๒๓๔ กิโลเมตร วงเงิน ๖,๒๓๙,๐๐๐.๐๐ บาท (งบดำเนินงาน)

๒.๒ โครงการงานจ้างเหมาสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศและความลึกพื้นท้องน้ำเพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ ระยะทางประมาณ ๑๔๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓,๗๖๑,๐๐๐.๐๐ บาท (งบดำเนินงาน)

๒.๓ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่งล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ รายการ งบประมาณ (งบผูกพัน) ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน งบประมาณเงิน ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท

๒.๔ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และ รายละเอียดของสิ่งล่งล้ำลำน้ำบริเวณแม่น้ำ และเกาะภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ ฉบับ ระยะเวลา งบประมาณ(งบผูกพัน ๓ ปี) เป็นเงิน ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน งบประมาณ ๒๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๒.๕ งานสำรวจทางอุทกศาสตร์ ร่องน้ำภายในประเทศ

๑) บริเวณแม่น้ำหลังสวน ช่วง ต.ปากน้ำหลังสวน และ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จ.ชุมพร ถึง ต.ปากทรง อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร ตั้งแต่ กม.ที่ ๐ - กม.ที่ ๙๓) ระยะทางรวมประมาณ ๙๓.๐๐๐ กิโลเมตร

๒) แม่น้ำน่าน ช่วง ต.ปากน้ำโพ อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ ถึง ต.ทับกฤช และต.ทับกฤชใต้ อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ (ตั้งแต่ กม.ที่ ๐ - กม.ที่ ๔๕) ระยะทางรวมประมาณ ๔๕.๐๐๐ กิโลเมตร

๓) สำรวจความลึกร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำโขง จากบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ถึง ด้านท้ายท่าเทียบเรือเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ทุก ๒ เดือน เพื่อเป็นข้อมูลตรวจสอบการตกตะกอน และการเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำทางเรือเดิน ระยะทางรวม ๑๐๒.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๖ งานสำรวจทางอุทกศาสตร์ ร่องน้ำชายฝั่งทะเล

สำรวจความลึกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา ทุก ๓ เดือน เพื่อศึกษาความเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำ ประกอบการวางแผนงานขุดลอกให้ได้ความลึก ๙.๐๐ ม. จากระดับน้ำลงต่ำสุด ระยะทางรวม ๘.๔๐๐ กิโลเมตร

๒.๗ งานสำรวจทางอุทกวิทยา

- ๑) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคกลาง
- ๒) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคตะวันออก
- ๓) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก
- ๔) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก
- ๕) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคกลาง
- ๖) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคตะวันออก
- ๗) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก
- ๘) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก
- ๙) งานสำรวจอุทกวิทยาเฉพาะกิจและซ่อมบำรุงเร่งด่วน

- ๑๐) ตรวจสอบค่าระดับหมุดหลักฐานประจำสถานีวัดระดับน้ำ
- ๑๑) ตรวจสอบโครงสร้างสถานีวัดระดับน้ำประจำปี
- ๑๒) ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานวัดระดับน้ำ
- ๑๓) ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานอุทกวิทยาและซ่อมบำรุง

๒.๘ ครุภัณฑ์ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

- ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด ๑ ชุด
- นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๑๒ ชุด

๓. ระยะเวลาดำเนินโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๓.๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ รายการ งบประมาณ (งบผูกพัน ๓ ปี) ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน

๓.๒ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และ รายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณแม่น้ำ และ เกาะภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ ฉบับ ระยะเวลา งบประมาณ (งบผูกพัน ๓ ปี) เป็นเงิน ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน

๓.๓ ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด ๑ ชุด (งบลงทุน) ระยะเวลา ๒๔๐ วัน

๓.๔ นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๕ เครื่อง (งบลงทุน) ระยะเวลา ๙๐ วัน

๓.๕ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศและความลึกพื้นท้องน้ำเพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ ระยะทางประมาณ ๒๓๔ กิโลเมตร (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๒๗๐ วัน

๓.๖ โครงการงานจ้างเหมาสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศและความลึกพื้นท้องน้ำเพื่อสนับสนุนการ วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ ระยะทางประมาณ ๑๔๒ กิโลเมตร (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๑๖๕ วัน

แผนการพัฒนากฎหมาย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

สำนักกฎหมาย

๑. เหตุผลความจำเป็น

โดยที่ได้มีการปฏิรูประบบราชการ และมีการปรับปรุงโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพัฒนาศักยภาพการทำงานและปรับวิสัยทัศน์ให้สามารถปฏิบัติราชการให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจและทัศนคติในการปฏิบัติราชการยุคใหม่ มุ่งเน้นการปฏิบัติงานในเชิงรุก โดยถือประโยชน์สูงสุดที่ประเทศและประชาชนจะได้รับเป็นหลัก ในการพัฒนาระบบงานให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยภารกิจหลักคือการดูแล รักษาร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเล ตลอดจนการควบคุมตรวจตรา ดูแลการคมนาคมและขนส่งทางน้ำทั่วทั้งประเทศ ดังนั้นจึงเห็นควรพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓. เป้าหมาย

พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้

๓.๑ งานด้านการพัฒนากฎหมาย

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๒) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๓) ร่างพระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเลเนื่องจากการทิ้งของเสียและวัสดุอื่นลงทะเล พ.ศ....

(๔) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บ การจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็นและการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ฉบับที่ ... (พ.ศ.)

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(๕) ร่างกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดเครื่องหมายถาวรของเรือไทย พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

(๖) ร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันพาณิชย์นาวีไทย (องค์การมหาชน) พ.ศ. ...

(๗) ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า (ฉบับที่..) พ.ศ.

(๘) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือ พ.ศ.

(๙) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการดำเนินงานของสถาบันการตรวจเรือให้ตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า พ.ศ.

(๑๐) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือที่บรรทุกของแข็งในระวางตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็งในระวางทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code : IMSBC Code) พ.ศ.

(๑๒) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองให้กับเรือบรรทุกสารเคมีอันตรายในระวาง พ.ศ.

(๑๓) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรอง สำหรับเรือพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ.

(๑๔) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามโปรแกรมเสริมระหว่างที่ทำการตรวจเรือประเภทการใช้บรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน (Enhanced Survey Programme : ESP) พ.ศ.

(๑๕) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) และใบสำคัญรับรองบันทึกประวัติเรือต่อเนื่อง (Continuous Synopsis Record) พ.ศ.

(๑๖) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย (The Carriage of Dangerous Goods) พ.ศ.

(๑๗) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองตามประมวลข้อบังคับการจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) พ.ศ.

(๑๘) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยความเหมาะสมสำหรับการขนส่งแก๊สเหลวในระวางเป็นปริมาตรรวม (IGC Code) พ.ศ.

(๑๙) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศ สำหรับเรือเดินเขตทั่วโลก พ.ศ.

ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.... .ศ.

ร่างกฎหมายของกรมเจ้าท่าที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

(๑) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.

(๒) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือท่ามะลั้ง เขตท่าเรือเจ๊ะบิลัง เขตท่าเรือปากบารา เขตจอดเรือและเขตควบคุมการเดินเรือ จังหวัดสตูล พ.ศ.

(๓) ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้เขตท่าเรือ หรือท่าเลที่จอดเรือตำบลใด ๆ ในน่านน้ำไทย พ.ศ.

(๔) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการ พ.ศ.

(๕) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือกรุงเทพฯ

(๖) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือสำหรับเรือบรรทุกโดยสารเดินภายในประเทศ พ.ศ.

(๗) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการตรวจเรือ สำหรับเรือกลลำน้ำประเภทการใช้บรรทุกคนโดยสาร (แพเฟลาใบจักรยาว) และเรือลำน้ำที่มีใช้เรือกลประเภทการใช้บรรทุกคนโดยสาร (แพลากูง) พ.ศ.

(๘) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า เรื่อง การกำหนดตำแหน่งผู้ทำการในเรือที่ต้องมีประกาศนียบัตร สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสารที่เดินในประเทศ พ.ศ.

(๙) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.

(๑๐) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับเรือ ลากจูง และเรือลำเลียงในเขตพื้นที่ควบคุมการเดินเรือ พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขสำหรับเรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย (Document of Compliance for the Carriage Dangerous Goods) พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการจัดวางและยึดตรึงสินค้า พ.ศ. ...

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการรับบรรทุกสินค้าเมล็ดพืชเทกอง พ.ศ. ...

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการออกไปสำคัญรับรองสำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ.

(๑๓) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .. /๒๕๖๓ เรื่อง แบบบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร

(๑๑) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .. /๒๕๖๔ เรื่อง การขอรับใบสำคัญรับรองการตรวจอนุมัติแบบแปลนเรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำตั้งแต่ ๒๔ เมตร ขึ้นไป

๓.๒ งานด้านอนุสัญญาต่าง ๆ

(๑) อนุสัญญาที่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี จำนวน ๓ ฉบับ คือ

- พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (London Protocol 1996) รัฐสภาเห็นชอบให้เข้าเป็นภาคีแล้ว

- พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS Protocol of 1988 relating to International Compensation for the Safety of life at Sea, 1974)

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ซึ่งปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ และ ๕ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) ANNEX IV and V)

(๒) งานด้านความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งทางทะเลที่อยู่ระหว่างการดำเนินการรวม ๑๒ ประเทศ

- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ญี่ปุ่น
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – โรมานี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ไชปรัส
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินโดนีเซีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – กรีซ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินเดีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – บังกลาเทศ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ลัตเวีย

- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิตาลี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิหร่าน
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย -สหราชอาณาจักร
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย -ตุรกี

(๓) ร่างข้อตกลงทวิภาคีเพื่อรับรองประกาศนียบัตรตามข้อ I/10 ของอนุสัญญา STCW ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

● กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการทบทวนเพื่อให้มีการลงนามในว่าด้วยการรับรองประกาศนียบัตรคนประจำเรือที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นระหว่างประเทศไทยกับประเทศเซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์ หมู่เกาะเคย์แมน ยิบรอลตาร์ บังคลาเทศ ฟิลิปปินส์ บรูไนดารุสซาลาม กัมพูชา โดมินีกา จีน อินเดีย หมู่เกาะมาร์แชลล์ มอลตา อิตาลี ลักเซมเบิร์ก ฮังการี ไอร์แลนด์ ฮอนดูรัส และนอร์เวย์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมาน กาตาร์ รัสเซีย เยอรมัน ยูเครน อังกฤษ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเนเธอร์แลนด์ รวม ๒๙ ประเทศ

(๔) ร่างความตกลงการเดินทางเรือชายฝั่ง (๓ ฝ่าย) ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม

๔. วิธีดำเนินการ

ดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนทางกฎหมาย

๕. ระยะเวลา

ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๖. วงเงินโครงการ

งบประมาณ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีความสอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ความคืบหน้าในการดำเนินการตามกระบวนการออกกฎหมาย

แผนการตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กลุ่มตรวจสอบภายใน

๑. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการตรวจสอบภายในของส่วนราชการ พ.ศ. ๒๕๕๑ หมวด ๒ ข้อ ๑๓ (๖) กำหนดให้หน่วยตรวจสอบภายในมีหน้าที่ความรับผิดชอบเสนอแผนการตรวจสอบประจำปีต่อหัวหน้าส่วนราชการพิจารณาอนุมัติภายในเดือนกันยายนโดยส่งสำเนาแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้กรมบัญชีกลางและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ นั้น

กลุ่มตรวจสอบภายในจึงประเมินความเสี่ยงโดยระบุปัจจัยเสี่ยงและเกณฑ์ความเสี่ยงที่ใช้ในการประเมินความเสี่ยงกับหน่วยรับตรวจ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน การบัญชี ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ด้านการดำเนินงานและด้านการจัดการความรู้ เพื่อนำมาวางแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ พร้อมประมาณการใช้จ่ายเงินงบประมาณและกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ให้สอดคล้องกับอัตรากำลังที่มีอยู่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในและจรรยาบรรณการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐและแนวทางการประกันคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลในรายงานการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ทันเวลาและผู้บริหารสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจได้
๒. เพื่อให้มั่นใจว่าการรับเงิน และนำเงินส่งคลังของหน่วยรับตรวจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (KTB Corporate Online) และการจ่ายเงินเป็นไปตามระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง
๓. เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจ มีความถูกต้องเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติ คณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กรมเจ้าท่ากำหนด
๔. เพื่อสอบทานระบบการควบคุมภายในและการปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจว่ามีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่
๕. เพื่อให้มีระบบการติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance)
๖. เพื่อให้หัวหน้าส่วนราชการได้ทราบปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดและสามารถตัดสินใจแก้ปัญหาได้ทันเหตุการณ์

๓. ขอบเขตการตรวจสอบ

ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลตัวเลขทางการเงิน ประเมินความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานสังกัดกรมเจ้าท่า ดังนี้

๓.๑ หน่วยงานที่ตรวจสอบ

- ๓.๑.๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานครสวรรค์
- ๓.๑.๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสงคราม
- ๓.๑.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสงขลา
- ๓.๑.๔ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต
- ๓.๑.๕ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาฉะเชิงเทรา
- ๓.๑.๖ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาตราด

- ๓.๑.๗ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาอุบลราชธานี
 ๓.๑.๘ กองคลัง (ติดตามการประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์และจัดทำสัญญา)
 ๓.๑.๙ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (ระบบงาน Single Window)
 ๓.๑.๑๐ ติดตามการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภค (๔ ครั้ง/ปี)

๓.๒ เรื่องที่ตรวจสอบ

๓.๒.๑ การตรวจสอบทางการเงิน (Financial Auditing)

ตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลรายงานการเงินของหน่วยรับตรวจ ตามเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านบัญชีของกรมบัญชีกลาง

๓.๒.๒ การตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Auditing)

ตรวจสอบด้านการรับ-จ่ายเงิน และนำเงินส่งคลังของส่วนราชการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e - Payment) (KTB Corporate Online) ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒, ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๓.๒.๓ การตรวจสอบการปฏิบัติงาน (Operational Auditing) หรือ ตรวจสอบผลการดำเนินงาน (Performance Auditing) ได้แก่

ตรวจสอบการจัดหาพัสดุด้วยวิธีตลาดอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Market : e - market), วิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bidding : e - bidding) ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

ตรวจสอบการปฏิบัติงาน/ตรวจสอบผลการดำเนินงาน ด้านการให้บริการประชาชนตามภารกิจของกรมเจ้าท่า ได้แก่ การปฏิบัติงานให้บริการการออกใบอนุญาตใช้เรือ, การออกใบอนุญาตชุดลอก, ดุดทราย, การออกหนังสือคนประจำเรือ และตรวจสอบการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภค เป็นต้น

สอบทานควบคุมระบบความปลอดภัยของสารสนเทศ ด้านการเข้าถึงระบบข้อมูล และความพร้อมใช้งานของระบบงาน การบันทึกข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้องตามเอกสารหลักฐานที่ได้กำหนดไว้ในระบบงานแจ้งเรือเข้า-ออก (Single Window)

ตรวจสอบการบริหารงาน เกี่ยวกับการควบคุมภายในของหน่วยงาน เช่น นโยบายผู้บริหาร แผนการดำเนินงานประจำปี การควบคุม ติดตามการประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณและการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภค ให้เป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการกำกับดูแลที่ดี ในเรื่องความน่าเชื่อถือ ความรับผิดชอบ ความเป็นธรรมและความโปร่งใส

๓.๓ ระยะเวลาดำเนินการ ตุลาคม ๒๕๖๔ - กันยายน ๒๕๖๕

๔. งบประมาณที่ใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบใช้งบประมาณ ในการพัฒนาบุคลากร และค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ และค่าใช้จ่ายค่าจ้างอื่น ๆ ปีละประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ บาท (สามแสนบาทถ้วน) รายละเอียดดังนี้

๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบุคลากรตามแนวทางการประกันคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐในการพัฒนาวิชาชีพอย่างต่อเนื่อง = ๓๐,๐๐๐ บาท

๔.๒ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ สำหรับข้าราชการ จำนวน ๔ คน

- ค่าเบี้ยเลี้ยง/เดินทาง @๒๔๐*๕*๔๑๐ = ๔๘,๐๐๐ บาท

- ค่าเช่าที่พัก @ ๑,๔๐๐*๒*๔๑๐ = ๑๑๒,๐๐๐ บาท

- ค่าพาหนะและอื่น ๆ = ๑๑๐,๐๐๐ บาท = ๒๖๐,๐๐๐ บาท

รวมประมาณการค่าใช้จ่าย (สามแสนบาทถ้วน) = ๓๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ผู้รับผิดชอบ จำนวน ๕ คน

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| ๑. หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน | นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการพิเศษ |
| ๒. นางสาวกุลภัส จินตะกั้น | นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ |
| ๓. นางสาวนพพรรัช รัตนกิจจานนท์ | นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ |
| ๔. นางสาวรสสุคนธ์ กวงใหม่ | นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ |
| ๕. . - ว่าง - | นักวิชาการตรวจสอบภายใน |

๖. งานบริการให้คำปรึกษา

จัดให้บริการคำปรึกษาแก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยเปิดช่องทางให้บริการทางไลน์กลุ่ม Consult@Auditor md. และทางหมายเลขโทร ๐-๒๒๓๖-๖๖๗๒ และการประชุม (ปิดตรวจ) เพื่อเพิ่มคุณค่าแก่องค์กรในการปรับปรุงกระบวนการและการกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยง ให้มีระบบการควบคุมภายในที่สมเหตุสมผล

๗. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อพัฒนาและปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในของส่วนราชการ
๒. สร้างความโปร่งใส และตรวจสอบได้ให้กับกิจกรรมของหน่วยรับตรวจให้มีประสิทธิภาพ
๓. เป็นเครื่องมือควบคุมการปฏิบัติงานของกลุ่มตรวจสอบภายในและลดความซ้ำซ้อนของการปฏิบัติงานกับผู้ตรวจสอบภายนอก (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน)

๘. ตัวชี้วัดผลสำเร็จ

๑. ร้อยละ ๑๐๐ ของการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ
๒. จำนวนครั้งของรายงานผลการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี

แผนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕														
กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม														
เรื่องที่ตรวจสอบ	ตค.	พย.	ธค.	มค.	กพ.	มีค.	เมย.	พค.	มิย.	กค.	สค.	กย.	วัน/คน	ผู้รับผิดชอบ
๑. ตรวจสอบทางการเงิน (Financial Auditing) การปฏิบัติตามกฎระเบียบ(Compliance Auditing) การปฏิบัติงาน (Operation Auditing)														
๑.๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานครสวรรค์													๒๐/๔	๑. หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน
๑.๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสงคราม													๒๐/๔	๒. นางสาวกุลภัส จินตะกัน (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสงขลา													๒๐/๔	๓. นางสาวนพพรษ รัตนกิจจานนท์ (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๔ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต													๒๐/๔	๔. นางสาวรสสุคนธ์ กวใหม่ (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๕ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาฉะเชิงเทรา													๒๐/๔	๕. อัคราว่าง นักวิชาการตรวจสอบภายใน
๑.๖ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาตราด													๒๐/๔	
๑.๗ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาอุบลราชธานี													๒๐/๔	
๒. ตรวจสอบการดำเนินงาน (Performance Auditing)														
๒.๑ ติดตามการประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์และจัดทำสัญญา กองคลัง													๓๐/๔	
๒.๒ ตรวจสอบระบบงาน Single Window ของ สปว.													๓๐/๔	
๒.๓ ติดตามการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภค กรมเจ้าท่า													๒๐/๔	
๓. กิจกรรมให้คำปรึกษาด้านกฎระเบียบ	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	๔คน	
๔. พัฒนาบุคลากรของกลุ่มตรวจสอบภายใน													๑๐/๑	ได้รับการพัฒนาน้อยกว่าร้อยละ ๑๐ วัน/ปี
หมายเหตุ รายการข้างต้นอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป หรืออาจมีการตรวจสอบพิเศษตามคำขอ หรือ คำสั่ง ออหมอบหมาย														

แผนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กลุ่มเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักแผนงาน

๑. เหตุผลความจำเป็น

ในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการ และการปฏิบัติงานของบุคลากรของกรมเจ้าท่า กลุ่มเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักแผนงาน มีภารกิจหน้าที่หลักในการดูแลบริหารจัดการ บำรุงรักษา ระบบงานต่างๆ ที่ใช้ภายในกรมฯ ได้แก่ ระบบอินเทอร์เน็ต/อินทราเน็ต ระบบทะเบียนเรือ ระบบคนประจำเรือ ระบบประกาศนียบัตร ระบบตรวจเรือ ระบบตรวจการขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบสิ่งล่อล่อลำนํ้า ระบบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระบบใบเสร็จรับเงิน ระบบศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ระบบ Single Window @ Marine Department (SW@MD) ระบบสารสนเทศในการออกใบอนุญาตให้ทำงานในเรือประมง ตามมาตรา ๒๘๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ (ระบบ Single Window ๔ Fishing Fleet) เป็นต้น ตลอดจนให้คำปรึกษาหรือให้ความเห็นเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาด้านระบบสารสนเทศของกรมฯ การซ่อมแซมอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่เกิดปัญหาให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ

๒. วัตถุประสงค์

- ๒.๑ ผู้บริหารทุกระดับสามารถนำระบบสารสนเทศมาใช้ในการตัดสินใจและการบริหารงานภายในกรมฯ
- ๒.๒ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย สามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายของกรมฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๓ บุคลากรมีความรู้ ความเข้าใจ สามารถใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี
- ๒.๔ เพื่อพัฒนา/ปรับปรุง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายให้ทันสมัยสามารถตอบสนองการปฏิบัติงานของกรมฯ

๓. เป้าหมาย

เพื่อให้ระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายสามารถตอบสนองการปฏิบัติงานต่างๆ ภายในกรมฯ ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง ปลอดภัย

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. การดำเนินงาน

๖.๑ งานวางแผนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

- ทบทวนสถาปัตยกรรมองค์กร เพื่อจัดทำแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กรมเจ้าท่า ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และแผนพัฒนาด้านดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม
- ศึกษาความต้องการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายของกรมฯ รวมทั้งวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคาม ในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการดำเนินงานภายในองค์กร เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนการดำเนินงาน

๖.๒ งานพัฒนาและจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

- จัดทำคำของบประมาณโครงการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๕ โดยเสนอคณะกรรมการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมเจ้าท่า และคณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ

- ดำเนินการจัดทำข้อกำหนดโครงการ คุณลักษณะเฉพาะนำเสนอกรมฯ เพื่อจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการโครงการ

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ดังนี้

- โครงการจัดหาระบบห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) (๓๐ ลบ.)

- โครงการจัดทำระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง (๖.๐๖๙๕ ลบ.)

- ค่าพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร (วงเงิน ๒๘.๕๕๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๖.๘๒๓๘ ลบ. ปี ๖๔ = ๗.๗๓๕๘ ลบ. ปี ๖๕ = ๔.๒๒๖๓ ลบ. ปี ๖๖ = ๙.๗๖๔๑ ลบ.)

- ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW (วงเงิน ๕๗.๖๓๖๓ ลบ.ปี ๖๓ = ๑๒.๓๑๔๑ ลบ. ปี ๖๔ = ๘.๙๕๗๖ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๑.๙๘๔๕ ลบ. ปี ๖๖ = ๒๔.๓๘๐๑ ลบ.)

๖.๓ งานการบริหารและพัฒนาเว็บไซต์

- บริหารและเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ให้เป็นไปตาม พรบ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐
- ออกแบบและพัฒนาเว็บไซต์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารบนเว็บไซต์ตามที่หน่วยงานร้องขอ
- ให้คำปรึกษา แนะนำการใช้งานอินเทอร์เน็ต เพื่อเพิ่มช่องทางการบริการบนเว็บไซต์
- บริหารจัดการ และสนับสนุนพื้นที่บนเว็บไซต์ให้กับหน่วยงานส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค
- ปรับปรุง แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารที่เผยแพร่บนเว็บไซต์ทันสมัย

๖.๔ งานสนับสนุนการประมวลผลและจัดการข้อมูล

- ให้คำปรึกษา แนะนำการใช้อย่างมีประสิทธิภาพของเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

- วิเคราะห์ ประมวลผล และจัดการข้อมูลให้กับหน่วยงานที่ต้องการใช้ข้อมูล ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทันตามกำหนด

- ปรับปรุง แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ก่อนส่งต่อให้หน่วยงานที่ต้องการนำไปใช้งาน

- บริหารและจัดการข้อมูล ให้เป็นไปตาม พรบ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐

๖.๕ งานจัดการระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- ควบคุม ดูแล บำรุงรักษา ซ่อมแซม ตรวจสอบการทำงาน แก้ไขปัญหาการใช้งานของระบบ ระบบเครือข่ายสื่อสารภายใน ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งการสนับสนุนต่างๆ เพื่อให้ระบบงานต่าง ๆ สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

- ดูแล และประสานงาน การเชื่อมโยงเครือข่ายสื่อสารข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายนอก เช่น เครือข่ายสื่อสารข้อมูลกระทรวงคมนาคม (MOTNET), เครือข่ายสื่อสารข้อมูลภาครัฐ (GIN)

- ศึกษาออกแบบ และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะในการจัดหาระบบเครือข่ายสื่อสารเพื่อให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จัดหามีมาตรฐานเหมาะสมกับการใช้งาน

๖.๖ งานรักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- ปรับปรุง ดูแล รักษาความปลอดภัย จัดเก็บ สำรอง กู้คืนข้อมูล เพื่อสนับสนุนการใช้ประโยชน์ข้อมูล และป้องกันการสูญหายของข้อมูล
- ดูแล บำรุงรักษา ตรวจสอบการทำงาน แก้ไขปัญหาการใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ป้องกันการบุกรุกจากภายนอก (Fire wall), อุปกรณ์ป้องกันไวรัส สแปมเมล (Antivirus Gateway), อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ในการอนุญาตการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต (Proxy และ DNS), อุปกรณ์โทรศัพท์ผ่านเครือข่ายระหว่างส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค (VoIP) เป็นต้น
- การดูแล บำรุงรักษา ป้องกันและรักษาความปลอดภัย ให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์ลูกข่ายที่นำมาเชื่อมต่อในระบบเครือข่ายภายในของกรม เช่น การติดตั้งปรับแต่งระบบปฏิบัติการให้มีความมั่นคงต่อการบุกรุกโจมตีในรูปแบบต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมป้องกันไวรัส มัลแวร์ สแปมเมล โทรจัน หนอนอินเทอร์เน็ตต่างๆ เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่ระบาดสร้างความเสียหายกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายส่วนรวม
- ศึกษาออกแบบ และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะในการจัดหาระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัย เพื่อให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จัดหา มีมาตรฐานเหมาะสมกับการใช้งาน

๖.๗ งานให้คำปรึกษา ซ่อมแซม บำรุงรักษา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่าย

- ให้คำปรึกษาแนะนำ ตอบปัญหา แก้ไขปัญหา สนับสนุนด้านการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครือข่ายให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ใช้งานของกรมทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
 - ซ่อมแซม บำรุงรักษาตรวจสอบการทำงานของเครื่องคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายและอุปกรณ์ต่อพ่วงต่างๆ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้อยู่ในความพร้อมใช้ตอบสนองการใช้งาน อย่างมีประสิทธิภาพ
 - สนับสนุน เสนอแนะปัญหาของระบบสารสนเทศของกรม ใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้งานการใช้งาน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่าย ดังนี้
- บำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (งานจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน) (๑,๒๐๔,๘๐๐ บาท)
 - บำรุงรักษาห้องควบคุมเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (๙๓๘,๐๐๐ บาท)
 - บำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ส่วนภูมิภาค (๓,๕๒๒,๒๐๐ บาท)
 - ค่าจ้างเหมาบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายและระบบรักษาความปลอดภัย (๙๗๙,๘๐๐ บาท)

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๗.๑ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายสามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๗.๒ บุคลากรมีความรู้ ความสามารถในระบบไอซีที สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๗.๓ มีระเบียบควบคุมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

สามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน

แผนการดำเนินการจัดทำรายงานสถิติการขนส่งทางน้ำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือ ไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุน ภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง ในการกำหนดนโยบายในการดำเนินงานให้เป็นไปตามภารกิจ ดังนั้น ข้อมูลสถิติ ถือเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ใช้เป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารเพื่อการสนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่า ในการจัดทำแผนงาน กำหนดนโยบายหรือแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทั้งในการบริหารและการพัฒนา อาทิ

๑) การจัดทำแผน การกำหนดเป้าหมาย และทิศทางของการพัฒนา การขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี กำหนดหรือวางนโยบายเกี่ยวกับงบประมาณแผ่นดิน ข้อมูลสถิติเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างต่อเนื่องต่อการกำหนด นโยบาย และสามารถใช้เป็นเครื่องมือเตือนภัยล่วงหน้า เพื่อให้หน่วยงานสามารถกำหนด นโยบายหรือแผนงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ

๒) การติดตามความก้าวหน้าของแผนพัฒนา หรือ โครงการต่าง ๆ ซึ่งอาจเป็นแผนระยะสั้นหรือระยะยาว เพื่อให้มีการตรวจสอบและติดตามความก้าวหน้าของโครงการ และผู้บริหาร สามารถนำไปแก้ไขปรับปรุงแผนการ ดำเนินงานได้อย่างถูกต้องและทันเวลา หรือเพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ สำหรับการวางแผนโครงการอื่น ๆ ที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกัน

๓) การประเมินผลแผนพัฒนาหรือโครงการพัฒนา เมื่อการดำเนินงานตามแผนงาน / โครงการพัฒนาได้ เสร็จสิ้นลงแล้ว จำเป็นต้องมีการประเมินผลหรือวัดผลการพัฒนาว่าได้ผลตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ เพียงไร จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสถิติเป็นเครื่องมือที่ชี้บอก ความสำเร็จหรือประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการ พัฒนา

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ
๒. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ
๓. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ ทั้ง ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากร ด้านกระบวนการขั้นตอนการให้บริการ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และสรุปผลการ สํารวจ
๔. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการใช้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร สอบถาม ปัญหา ความคิดเห็นรวมถึงข้อเสนอแนะในการใช้บริการ และความต้องการของประชาชนในการใช้บริการของเรือ โดยสาร
๕. เพื่อสำรวจและสรุปข้อคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงาน และ ผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า เพื่อสร้างผู้นำต้นแบบด้านคุณธรรม และจรรยาข้าราชการ
๖. เพื่อจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง

๓. เป้าหมาย จัดทำรายงานข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ แล้วเสร็จภายในกำหนด

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๕. วงเงินงบประมาณ งบประมาณ

๖. ผลการดำเนินงาน

- ๖.๑ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ
 - ๖.๑.๑ รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำสายหลักและร่องน้ำเศรษฐกิจของประเทศ
 - ๖.๑.๒ รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล
- ๖.๒ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ
 - ๖.๒.๑ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
 - ๖.๒.๒ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ
 - ๖.๒.๓ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟาก
- ๖.๓ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ
 - ๖.๓.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนกลาง
 - ๖.๓.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนภูมิภาค
 - ๖.๓.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ตรวจตราการเดินทางเรือ
- ๖.๔ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการใช้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร
 - ๖.๔.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
 - ๖.๔.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือยนต์ข้ามฟาก
 - ๖.๔.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือโดยสารคลองแสนแสบ
 - ๖.๔.๔ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ๖.๕ การจัดทำรายงานสำรวจความคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงานและผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า
- ๖.๖ การจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง
 - ๖.๖.๑ รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
 - ๖.๖.๒ รายงานท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ ถึง จังหวัดปทุมธานี
 - ๖.๖.๓ รายงานข้อมูลท่าเรือและแม่น้ำสายหลัก

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๗.๑ สามารถใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการตัดสินใจในการกำหนดแผนงาน โครงการ สำหรับการพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ
- ๗.๒ สามารถใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการพัฒนางานบริการของกรมฯ ให้มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ
- ๗.๓ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสาร รวมทั้งการพัฒนาท่าเรือโดยสารให้ได้มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน
- ๗.๔ เพื่อเป็นแนวทางในการวางนโยบายและบริหารงานของผู้บริหารในด้านด้านคุณธรรม และจรรยาบรรณ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

การสำรวจและจัดทำรายงานข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ และรายงานการสำรวจพึงพอใจที่ได้รับมอบหมายแล้วเสร็จภายในกำหนด

งานติดตามผลการดำเนินโครงการที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กลุ่มนโยบายและแผนงาน สำนักแผนงาน

๑. สารสำคัญโดยสรุป

ตามที่กรมฯ มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารงานและส่งเสริมการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันได้แก่ การเดินเรือ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือพาหนะทางน้ำอื่นทุกประเภท การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง หรือเส้นทางน้ำ ให้สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมาร่วมกันเป็นทางสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ และ ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้งยังมีหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ของประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เรือสามารถสัญจรได้โดยสะดวก และปลอดภัยแล้วยังช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์และช่วยให้การระบายน้ำเป็นไปด้วยดี อันเป็นการช่วย บรรเทาปัญหาอุทกภัยได้อีกทางหนึ่ง ตลอดจนการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น และเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องลำนํ้า โดยการปักหลักเขตและการผลิตบุคลากร ประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในปัจจุบันกรมฯ มีนโยบายในการรักษาสภาพธรรมชาติของลำน้ำและป้องกันการล่องลำนํ้าอันเป็นพื้นที่ สาธารณะ ซึ่งได้มอบให้สำนักงานการขนส่งทางน้ำภูมิภาคและสาขาทั่วประเทศดำเนินการสำรวจเส้นทาง แม่น้ำในแม่น้ำสายหลัก และปักหลักเขตเพื่อกำหนดแนวเขตแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้มีความเป็น รูปธรรมตลอดจนเป็นการรักษาและคงไว้ซึ่งสภาพแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้เป็นธรรมชาติที่สุด

ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และมีความเชื่อมโยงอันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการ แข่งขันด้านการค้าและบริการ และทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น ก่อสร้าง ท่าเทียบเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอก ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น ก่อสร้างเขื่อน ป้องกันตลิ่งพัง และการวางเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ เป็นต้น ซึ่งระหว่างดำเนินการโครงการ กรมฯ ได้มีการติดตามความก้าวหน้าโครงการเป็นประจำทุกเดือน รายงานผลการดำเนินโครงการสำคัญ ตามนโยบายรัฐบาล โครงการในพื้นที่ชายแดนใต้ โครงการภายใต้แผนงานต่าง ๆ เช่น แผนงานบูรณาการ รวมถึงการประชุมเร่งรัดติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณในโครงการนั้น และการรายงานผลงาน ลงระบบต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบ EvMIS ของสำนักงบประมาณ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิผลของโครงการพัฒนาของกรมฯ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำเป็นต้อง มีการลงพื้นที่เพื่อติดตามผลการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางน้ำของกรมฯ ที่ได้ดำเนินการ แล้วเสร็จประกอบการพิจารณาพัฒนางานต่างๆ ที่จะดำเนินงานในอนาคตต่อไป จึงได้กำหนดให้มีการติดตามผล การดำเนินงานของท่าเรือ เขื่อนฯ และอื่นๆ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลผลลัพธ์จากการลงพื้นที่โครงการจริง ประกอบการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานโครงการที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จ เช่น การบริหารท่าเรือและเขื่อนฯ สภาพโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๓. เป้าหมาย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จะดำเนินการลงพื้นที่เพื่อติดตามผลโครงการที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จอย่างน้อย ๒ รอบ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

๑) ทบทวนแผนงานโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ รวมทั้งทบทวนแบบสอบถามในการจัดทำ Focus Group และแบบสอบถามกับประชาชนในพื้นที่โครงการ

๒) วางแผนการติดตามและประเมินผลโครงการ เพื่อนำเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นก่อนนำเสนอกรมเจ้าท่าพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในการอนุมัติการลงพื้นที่เพื่อติดตามและประเมินผลโครงการ

๓) ประสานหน่วยงานในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อเข้าพบผู้เกี่ยวข้องและขอสัมภาษณ์/สอบถามความคิดเห็นผู้ใช้บริการ

๔) ลงพื้นที่ติดตามและประเมินผลโครงการ (รอบละประมาณ ๓-๕ วันทำการตามพื้นที่)

๔.๑) เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบแผนยุทธศาสตร์ หรือนโยบายจังหวัด

๔.๒) ลงพื้นที่โครงการเพื่อดูข้อเท็จจริง และร่วมสนทนากับผู้บริหารโครงการ/ผู้รับผิดชอบ

ผู้นำชุมชน และผู้เกี่ยวข้อง (Focus Group)

๔.๓) ออกสำรวจความคิดเห็นผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้เสีย โดยใช้แบบสอบถาม

๕) นำข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม จากการสำรวจ ข้อเท็จจริงจากการลงพื้นที่ และประเด็นอื่น ๆ มาจัดทำสรุปเป็นรูปเล่ม พร้อมข้อเสนอแนะความคิดเห็น และแนวทางการแก้ไขก่อนส่งผู้บังคับบัญชาตรวจสอบในเบื้องต้น

๖) นำเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ก่อนนำเสนอกรมเจ้าท่าพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๗) แจ้งเวียนหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะต่อไป

๔. วิธีดำเนินการ

ติดตามผลการดำเนินงานของท่าเรือและเขื่อนฯ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการบริหารท่าเรือ/คูแลเขื่อน โดยการออกสำรวจพื้นที่โครงการ รวบรวมข้อมูล และสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาจัดทำเป็นรายงานเสนอผู้บริหารประกอบการพิจารณาเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๖. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมฯ สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้บริการประชาชน และผู้ใช้บริการ อันเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค และยกระดับฐานะความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ติดตามและประเมินผลทำเรือและอื่นๆ ได้จำนวนตามแผนที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : รายงานผลการติดตามและประเมินผลมีความถูกต้อง ครบถ้วน ตรงตามความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

แผนการปฏิบัติงานของกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

ลำดับ	รายการ	๒๕๖๔			๒๕๖๕								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑	จัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์การ (OP)	■■■■■											
๒	จัดทำแผนพัฒนาองค์การตามเกณฑ์ PMQA ๔.๐	■■■■■											
๓	การดำเนินการและติดตามแผนพัฒนาองค์การฯ			---	▼	---	▼	---	▼	---	▼	---	▼
๔	การคัดเลือกแผนงาน/โครงการ เพื่อสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ	■■■■■											
๕	การดำเนินการสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ												
๖	การจัดทำรายละเอียดตัวชี้วัดประจำปี ๒๕๖๕	■■■■■			---	---	---	---	---	---	---	---	---
๗	การถ่ายทอดตัวชี้วัดประจำปี ๒๕๖๕ (ครั้งที่ ๑ พ.ย. และครั้งที่ ๒ มี.ค.)		■■■■■				■■■■■						
๘	การติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ประจำปี ๒๕๖๕ (รอบ ๙ เดือนและ ๑๒ เดือน)			---	---	---		▼	---	---	---	---	▼
๙	การดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างองค์กร	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
๑๐	การติดตามและสรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัย พัฒนา นวัตกรรมของหน่วยงานในสังกัด คค. นำส่ง สผง.	---	---	---	---	---	▼	---	---	---	---	---	▼

แผนงาน/โครงการพัฒนางบประมาณ ๒๕๖๕

ค่าพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง ๑ ระบบ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กองวิศวกรรม กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการเกี่ยวกับงานวิศวกรรม การก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ทางเดินเรือและสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของกรม ซึ่งได้มีการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความ แข็งแรง แล้วกว่า ๗๓ โครงการ ซึ่งมีความจำเป็นต้องบำรุงรักษาเพื่อความปลอดภัยในการใช้งานของประชาชน และ สนับสนุนการท่องเที่ยว และเนื่องจากข้อจำกัดด้านบุคลากรจึงได้มีการดำเนินการพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษา ท่าเรือชายฝั่ง เป็นการใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการควบคุม สำรวจ ตรวจสอบสภาพ โดยใช้ในการประเมิน สภาพความเสียหายและประเมินราคารวมทั้งจัดทำแบบปฏิบัติงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง รวมถึงการดำเนินการใน ด้านระบบเอกสารรายงานต่างๆ ทำให้การซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดระยะเวลาและขั้นตอนการทำงานของ เจ้าหน้าที่

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อพัฒนาโปรแกรมในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่งในขั้นตอนการวางแผน สำรวจ ตรวจสอบ ทำรายงาน ประเมินสภาพความเสียหายและประเมินราคางานซ่อมทำ โดยการนำโปรแกรมด้านออกแบบ การสร้าง ภาพในระบบ GIS

๒. พัฒนาระบบเอกสารงานราชการที่เกี่ยวข้องในงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่งให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น และลดขั้นตอนเอกสาร

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อให้ได้มาซึ่งโปรแกรมในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่งในขั้นตอนการ วางแผน สำรวจ ตรวจสอบ ทำรายงาน ประเมินสภาพความเสียหายและประเมินราคางานซ่อมทำ

๒. เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบเอกสารงานราชการที่เกี่ยวข้องในงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือ

๓. เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลสภาพโครงสร้างล่าสุดของท่าเทียบชายฝั่งเรือทั่วประเทศ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๘๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๔ มิ.ย. ๖๔ วงเงิน ๒๑,๗๔๔,๔๓๔ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ ต.ค. ๖๕ อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๔.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง

๒. ให้ท่าเรือมีความพร้อมในการให้บริการด้วยสภาพที่สมบูรณ์อยู่ตลอดเวลา

๓. เพิ่มความรู้ของเจ้าพนักงานในการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : พัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง จำนวน ๑ ระบบ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมในรายละเอียดและออกแบบรายละเอียด
ท่าเทียบเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ จังหวัดตราด ๑ ฉบับ (ชดเชยงบประมาณที่พบไป (ปี ๒๕๕๒))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมธนารักษ์ได้มีหนังสือ ด่วนมาก ที่ กค ๐๓๑๕/๑๔๑๐๙ ลงวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ถึงกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ขอให้พิจารณาความเหมาะสมเกี่ยวกับแนวทางการจัดสร้างท่าเทียบเรือ (โครงการเกาะกูดซีฟรอนท์) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการจัดทำผังแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ (MASTER PLAN) แปลงเกาะกูด จังหวัดตราด พร้อมทั้งขอให้ ขน. สนับสนุนการจัดสร้างท่าเทียบเรือดังกล่าว ซึ่งกรมฯ ได้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วมีความเห็นว่าโครงการเกาะกูดซีฟรอนท์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการจัดทำผังแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ (แปลงเกาะกูด จ.ตราด) เป็นโครงการที่จะเป็นประตูสู่เกาะกูดเพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยทางเรือเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวยังไม่มีท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐาน ดังนั้นโครงการฯ นี้จะเป็นท่าเทียบเรือหลักของเกาะและเป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจกรรมทั้งเชิงธุรกิจและการบริการได้อย่างครบวงจร และสามารถทำกิจกรรมเชิงพาณิชย์ได้ จึงเห็นควรให้การสนับสนุนโครงการดังกล่าวโดยให้มีการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดทั้งทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโดยกรมฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๒ เพื่อดำเนินการ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและยังเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค ตลอดจนเป็นการส่งเสริมและยกระดับฐานะการครองชีพของประชาชน ในพื้นที่ จ.ตราด และใกล้เคียงให้สูงขึ้น

๓. เป้าหมายโครงการ

ศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) และออกแบบรายละเอียดท่าเทียบเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ จ.ตราด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒,๗๙๘,๓๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พบไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินการ - วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๐ ก.ย. ๕๒ วงเงิน ๗,๙๙๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๖ ธ.ค. ๕๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๘๕ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พบไปแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษา จัดทำร่างรายงานการออกแบบฯ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กำหนดรูปแบบท่าเทียบเรือเกาะกูดแห่งใหม่หรือเกาะกูดซีฟรอนท์ ให้เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและเรือท่องเที่ยว เนื่องจากความต้องการที่จะให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีโอกาสและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยเฉพาะในช่วงมรสุมที่จะได้มีท่าเทียบเรือเพื่อใช้ประโยชน์ในการเดินทาง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำปรับปรุงท่าเรือโดยสารท่าช้าง แขวงพระบรมมหาราชวัง
เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ๑ แห่ง (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๑))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีแผนขยายท่าเรือโดยสารให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้โดยสารทางเรือสามารถใช้งานโป๊ะได้สะดวกปลอดภัย

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างโป๊ะเหล็ก ขนาด ๖ x ๑๒ x ๑.๔ ม. ๒ โปะ สะพานปรับระดับ ขนาด ๒ x ๑๐ ม. จำนวน ๒ สะพานปรับปรุงขยายพื้นที่ท่าเรือเพิ่ม ๑๕๘ ตร.ม. พร้อมปรับปรุงหลังคาอาคารเดิม บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๕,๗๑๖,๘๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินการ - วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๘ มี.ค. ๖๑ วงเงิน ๑๒,๔๐๘,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มี.ค. ๖๒ ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ และในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถลดการเดินทางและเป็นการลดปัญหาการจราจรทางบกที่แออัด ส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำปรับปรุง และพัฒนาท่าเรือโดยสารเพื่อยกระดับการให้บริการโดยสารสาธารณะทางน้ำ
ในแม่น้ำเจ้าพระยา (กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี) ๘ แห่ง (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๒))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

พัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการระบบขนส่งโดยสารสาธารณะทางน้ำ ให้มีความสะดวกและปลอดภัย รวมถึงการเชื่อมต่อระบบโดยสารสาธารณะระหว่างเรือโดยสาร ระบบราง (รถไฟฟ้า) รถประจำทาง เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวก ปลอดภัย และมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเข้าถึงอย่างเท่าเทียม(เพื่อรองรับผู้พิการ) โดยกรมเจ้าท่าตรวจสอบท่าเรือโดยสารสาธารณะ และวางแผนปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างท่าเรือ ๘ แห่ง ดังนี้ ท่าเรือสาทร ท่าเรือสี่พระยา ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือราชินี ท่าเรือนนทบุรี ท่าเรือท่าดินแดง ท่าเรือเทเวศน์ และท่าเรือโอเรียลเต็ล สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน, แผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์, ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ข้อ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างและซ่อมแซมท่าเรือโดยสารเพื่อยกระดับการให้บริการโดยสารสาธารณะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา (กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี) ๘ แห่ง ประกอบด้วย ท่าเรือสาทร ท่าเรือสี่พระยา ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือราชินี ท่าเรือนนทบุรี ท่าเรือท่าดินแดง ท่าเรือเทเวศน์ และท่าเรือโอเรียลเต็ล

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๑,๑๙๕,๙๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๕ ก.พ. ๖๒ วงเงิน ๓๙,๙๙๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ ก.พ. ๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๔๐ และในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๘ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปี
(ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดปัตตานี) ๔ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากท่าเรือทั้ง ๔ แห่ง (ในพื้นที่ จ.นครศรีธรรมราช จ.ภูเก็ต และ จ.ปัตตานี) ได้แก่ ๑.ท่าเรือบริเวณหมู่ ๓ ต.บางพระ อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช ๒. ท่าเรือขนาดเล็กที่อ่าวฉลอง ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต ๓. ท่าเรือป่าหล่าย ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต ๔. ท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี มีสภาพชำรุดเสียหายมาก จำเป็นต้องปรับปรุงบำรุงรักษา ให้มีความมั่นคงแข็งแรง เพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้มาใช้บริการบนท่าเรือและเป็นการยืดอายุการใช้งานของท่าเรือด้วย

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปีจำนวน ๔ แห่ง โดยดำเนินการซ่อมแซมโครงสร้างที่เสียหายจากอายุการใช้งาน ให้มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงท่าเรือทั้ง ๔ แห่ง ในพื้นที่ จ.นครศรีธรรมราช จ.ภูเก็ต และ จ.ปัตตานี ได้แก่

- ๑.ท่าเรือบริเวณหมู่ ๓ ต.บางพระ อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช
๒. ท่าเรือขนาดเล็กที่อ่าวฉลอง ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต
๓. ท่าเรือป่าหล่าย ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต
๔. ท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคที่ได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัย ใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพตามที่ออกแบบ เพิ่มอายุการใช้งานให้ยาวนานขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๔ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์คลองวาฬ ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ก่อสร้างตามนโยบาย ของกรมเจ้าท่า เพื่อปรับปรุงท่าเรือตามนโยบายท่าเรือปลอดภัย ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อ ๒ และ ข้อ ๗ และเพื่อสนับสนุนนโยบายกระทรวงฯ เรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ / ความปลอดภัย สามารถ และเพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้มีการเชื่อมโยงทั่วถึง ท่าเรือเนกประสงค์คลองวาฬ ต.คลองวาฬ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าเมื่อพ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นท่าเรือเนกประสงค์ (ท่าเรือประมง) เรือประมง เข้าเทียบท่า ซึ่งประชาชน และผู้ประกอบการอาชีพประมง ใช้ท่าเรือในการขนส่งอาหารทะเลเป็นหลัก ปัจจุบันท่าเรือดังกล่าว มีสภาพชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งาน จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมเพื่อให้ท่าเรือใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกและปลอดภัยแก่ประชาชน และผู้ประกอบการอาชีพประมง ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์คลองวาฬ ต.คลองวาฬ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก และปลอดภัย ส่งเสริมเศรษฐกิจด้านการประกอบอาชีพประมง และการค้าด้านอาหารทะเลภายใน และส่งออก ต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์คลองวาฬ ต.คลองวาฬ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์คลองวาฬแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ประกอบการอาชีพประมงใช้ท่าเรือได้อย่างสะดวก/ปลอดภัย
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมการค้าอาหารประมง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับ ในแม่น้ำเจ้าพระยา และน่านเพื่อการเดินเรือ (ขดเขยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การขนส่งทางแม่น้ำ (Inland Water Transport) ของประเทศไทยยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางบก ซึ่งในความเป็นจริงการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยบรรทุกประหยัดกว่าการขนส่งทางบก และสามารถขนส่งได้คราวละมากๆ ซึ่งปัญหาการขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบันนี้ ประสบปัญหาเรือติดสันดอนกลางแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในฤดูแล้ง ทำให้ต้องรอลำระดับน้ำเพิ่มสูงขึ้นจึงจะสัญจรต่อไปได้ และเรือสามารถขนส่งสินค้าได้ในระยะทางจากปากแม่น้ำถึง อ.ป่าโมก จ.อ่างทอง ด้วยระยะทางเพียง ๑๘๐ กม. เนื่องจากปริมาณน้ำมีไม่เพียงพอ โดยมีสินค้าหลักในการขนส่ง อาทิเช่น ดิน หิน หินทราย ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง น้ำตาล ปุ๋ย ขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นจำนวนประมาณ ๑๙ ล้านตันต่อปี ส่งผลให้ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตรงเวลาและขาดรายได้ แต่เนื่องจากศักยภาพของการขนส่งทางเรือที่สามารถขนส่งได้ปริมาณมากในครั้งเดียว ทั้งยังช่วยประหยัดพลังงานและลดมลพิษและอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ การขนส่งสินค้าทางเรือจึงกำลังถูกจับตามองด้านความคุ้มค่าในระยะยาว ทั้งต่อภาคการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวมทั้งการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจจากการเปิดตัวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ซึ่งจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเกิดการขยายตัวตามไปด้วย

กรมเจ้าท่าจึงได้ทำจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ โดยมีที่ตั้งพื้นที่ที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเขื่อนยกระดับ (เขื่อนบน : ตั้งอยู่ที่ตำบลน้ำทรง อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์ กิโลเมตรทางน้ำที่ กม.๓๔๕ และเขื่อนล่าง : ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านพระงาม อ.พรหมบุรี จ.สิงห์บุรี กิโลเมตรทางน้ำที่ กม.๒๐๕)

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน โดยเพิ่มค่าความลึกน้ำต่ำสุดเพื่อการเดินเรือ (Least Available Depth, LAD) ให้เรือกินน้ำลึกไม่เกิน ๓ เมตร สามารถแล่นใช้งานได้ตลอดทั้งปี ตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงจังหวัดนครสวรรค์และต่อเนื่องไปตามแม่น้ำน่าน จนถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร รวมระยะทางตามลำน้ำทั้งสิ้นประมาณ ๔๗๗ กิโลเมตร

เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของโครงการ จำเป็นต้องก่อสร้างเขื่อนยกระดับจำนวน ๒ เขื่อน

- เขื่อนบนตั้งอยู่ที่ ต.น้ำทรง อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์
- เขื่อนล่าง ตั้งอยู่ที่ ต.พระงาม อ.พรหมบุรี จ.สิงห์บุรี

๓. เป้าหมายโครงการ

สำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และน่านเพื่อการเดินเรือ เพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือ โดยเพิ่มค่าความลึกน้ำต่ำสุดเพื่อการเดินเรือ (Least Available Depth, LAD) ให้เรือกินน้ำลึกไม่เกิน ๓ เมตร สามารถแล่นใช้งานได้ตลอดทั้งปี ตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึง จ.นครสวรรค์และต่อเนื่องไปตามแม่น้ำน่าน จนถึง อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร รวมระยะทางตามลำน้ำทั้งสิ้นประมาณ ๔๗๗ กม.

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๔,๖๓๕,๓๐๐ บาท (ขดเขยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๓๐ ส.ค. ๕๖ วงเงิน ๒๓๑,๗๖๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ ส.ค. ๕๘ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๗๐ และในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มศักยภาพของการขนส่งทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านซึ่งสามารถขนส่งได้ปริมาณมากในครั้งเดียว ช่วยประหยัดพลังงานและลดมลพิษและอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ มีความคุ้มค่าในระยะยาวต่อภาคการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวมทั้งการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการเปิดตัวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ซึ่งจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเกิดการขยายตัวตามไปด้วย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่
(ชดเชยงบประมาณที่พบไป (ปี ๒๕๖๑))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ทะเลอันดามันเป็นจุดหมายปลายทางที่มีชื่อเสียงของนักท่องเที่ยว เพราะเสน่ห์ของธรรมชาติที่สวยงาม เกาะแก่งต่างๆ ที่น่าชื่นชม การเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำต้องมีท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลัก โดยท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน จ.กระบี่ เป็นท่าเรือสำคัญที่นำพานักท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญๆ เช่น เกาะภูเก็ต จังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย เกาะพีพี เกาะห้า เกาะรอกนอก เกาะรอกใน จังหวัดตรัง ประกอบด้วย เกาะไหง เกาะมุก เกาะกระดาน เกาะลिंग จังหวัดสตูล ประกอบด้วย เกาะตะรุเตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะลันตา เป็นต้น นักท่องเที่ยวจำนวนมากมาใช้บริการในแต่ละปี ปัจจุบันท่าเรือที่กล่าวมามีความทรุดโทรมสมควรได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างและยกระดับด้านความปลอดภัย เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยในท่าเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือบ้านศาลาด่าน จ.กระบี่ อ.เกาะลันตา ได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างให้มีมาตรฐาน
๒. ท่าเรือบ้านศาลาด่าน จ.กระบี่ อ.เกาะลันตา ได้รับยกระดับด้านบริหารจัดการความปลอดภัยในท่าเรือ
๓. เรือและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าเรือบ้านศาลาด่าน จ.กระบี่ อ.เกาะลันตา ได้รับความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
๔. โครงการเส้นทางเดินเรือ “วงแหวนอันดามัน” เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ภูเก็ต-พังงา-กระบี่

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม	๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๔๘,๑๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	- บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๒๒,๒๙๐,๓๐๐ บาท *

* (ชดเชยงบประมาณที่พบไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๒ มี.ค. ๖๐ วงเงิน ๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ ก.ย. ๖๑ (บันทึกเปลี่ยนแปลงแก้ไขเมื่อวันที่ ๒๓ เม.ย. ๖๒ และสิ้นสุดสัญญาใหม่วันที่ ๘ ก.ค. ๖๓) อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๗๐.๑๕ และในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พบไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม สาธารณ
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่
๕. สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ทำเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างทำเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาลตำบลบ้านด่านโขงเจียม
อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่คณะรัฐมนตรีสัญจรที่จังหวัดอุบลราชธานี โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงพื้นที่ริมแม่น้ำโขง บริเวณ ต.โขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี (เทศบาลตำบลบ้านด่านโขงเจียม) ซึ่งเป็นจุดขึ้นลงท่าเรือท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง แต่ปัจจุบันไม่มีท่าเรือที่สามารถรับนักท่องเที่ยวที่สะดวกและปลอดภัย โดยเล็งเห็นว่าพื้นที่มีศักยภาพที่พัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงได้สั่งการให้กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริเวณแม่น้ำสองสี ต.โขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี สำหรับใช้เป็นท่าเรือท่องเที่ยว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว และเพื่อเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ประชาชนมีรายได้จากการท่องเที่ยว

๒. วัตถุประสงค์

๑. ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการโดยสารทางน้ำ
๒. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวกและปลอดภัยในการใช้บริการ เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ทำเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ๑ ตัว
๒. อาคารสำนักงาน ๑ หลัง
๓. ลาน คสล. หลังท่าเรือ ๒๐๐ ตารางเมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม	๓๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๕๖๔,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๑๔,๒๓๖,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๖๓ วงเงิน ๓๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มิ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๒.๓๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่จะโดยสารทางน้ำ
๒. ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ
๓. รองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร ๑ ฉบับ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ประเทศไทยเป็นประเทศที่จัดได้ว่ามีทำเลที่ตั้งที่มีความได้เปรียบต่อการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งมีพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและนานาชาติได้ รวมทั้งประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคในทุกรูปแบบการขนส่ง (Hub for Connectivity) เพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค สามารถพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณการนำเข้าส่งออกสินค้าและเที่ยวบิน และการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค

กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งรับผิดชอบหลักด้านการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางน้ำ โดยเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ประหยัดพลังงาน และจะสามารถช่วยลดต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศได้ในระยะยาว จึงเห็นควรจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน รวมทั้งกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์/แนวทางการพัฒนาเพื่อให้การขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีและต่อเนื่องมีการขับเคลื่อนในการพัฒนาต่อไป

๒. เพื่อจัดทำแผนในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าและการค้าชายในภาพรวมของประเทศ โดยกำหนดยุทธศาสตร์และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาท่าเรือ และจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์และนโยบายต่างๆ ในภาพรวม

๓. เพื่อจัดทำรายละเอียดยุทธศาสตร์/แผนงาน/มาตรการ ที่จำเป็นเร่งด่วน และต่อเนื่องสำหรับการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำต่างๆ โดยเฉพาะท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์ของไทยให้ชัดเจน

๔. เพื่อกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน

๓. เป้าหมายโครงการ

ศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ฉบับ

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม	๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๐ มิ.ย. ๖๔ วงเงิน ๒๔,๗๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ ก.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และมีการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางบก ทางราง และการขนส่งทางน้ำ พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญระดับภูมิภาค และเป็นทางเลือกการเชื่อมโยงในการส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามันได้

๒. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสามารถสัญจรขนส่งสินค้าและโดยสารได้อย่างสะดวกรวดเร็วตลอดทั้งปี ซึ่งเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและความเดือดร้อนของประชาชน ลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และเป็นการส่งเสริมสนับสนุนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ และเกิดการสร้างงานสร้างรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม อันจะทำให้สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันตอนล่างดีขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด ๑ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กองสำรวจและแผนที่ กลุ่มอุทกวิทยา ดำเนินการสำรวจทางอุทกวิทยาโดย ๑) สำรวจหยั่งน้ำเพื่อทำภาพตัดขวาง (Cross-section) บริเวณจุดสำรวจด้วยเสียงสะท้อนชนิดลำคลื่นเดียว ซึ่งเครื่องประมวลผลสัญญาณเสียงสะท้อนจะคำนวณหาค่าความลึกได้ค่าเดียวจากสัญญาณเสียงที่สะท้อนกลับในแต่ละครั้ง ค่าความลึกน้ำจะปรากฏในแนวที่เรือสำรวจแล่นผ่าน ดังนั้นการจะหาค่าความลึกพื้นที่รอบคลุมพื้นที่ทุกจุดในแนวตั้งฉากกับขอบฝั่งจึงทำได้ยาก ๒) วัดความลึกของน้ำด้วยลูกดิ่งวัดความลึก ทำให้มีความคลาดเคลื่อนและใช้เวลามากในการวัดแต่ละครั้ง ๓) ตรวจวัดความเร็วกระแสและอุณหภูมิของน้ำ โดยจุ่มเครื่องวัดกระแสลำนาลงไปที่สัดส่วนระดับความลึก ๐.๒๐ ๐.๕๐ และ ๐.๘๐ ของความลึกน้ำในขณะทำการสำรวจ ๔) ตรวจวัดตะกอนและความเค็มของน้ำ ด้วยการใช้กระบอกตักน้ำในระดับความลึก ๐.๓๐ เมตรจากผิวน้ำ ที่สัดส่วนระดับความลึก ๐.๒๐ ๐.๕๐ และ ๐.๘๐ ของความลึกน้ำในขณะทำการสำรวจ ขึ้นมาแล้วทำการตรวจวัดความเข้มข้นของตะกอนแขวนลอย และความเค็มของน้ำในกระบอกน้ำที่ตักขึ้นมาเมื่อนำค่าที่ตรวจวัดได้มาคำนวณหาปริมาณน้ำและปริมาณตะกอนที่ไหลผ่านพื้นที่หน้าตัด ทำให้ค่าที่คำนวณได้มีความคลาดเคลื่อนปัจจุบันเครื่องวัดกระแสลำนามีการพัฒนาจนสามารถใช้ความถี่ของคลื่นเสียง โดยเครื่องมือจะเคลื่อนที่ในทิศทางขวางลำน้ำ ทำให้ทราบความเร็วของกระแส ในช่วงชั้นความลึกต่างๆ รวมถึงทิศทางการเคลื่อนที่ ปริมาตร และขนาดรูปร่างของพื้นที่หน้าตัดลำน้ำเป็นเครื่องวัดกระแสแบบ ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) ประกอบ ด้วยทรานสดิวเซอร์ สามารถวัดความเร็วกระแส ความลึกท้องน้ำ อุณหภูมิ ยอดคลื่นและทิศทางการเคลื่อนที่ ซึ่งสามารถบันทึกข้อมูลไว้ในตัวเครื่อง พร้อมชุดติดตั้งอุปกรณ์ ADCP สามารถประกอบหรือถอดอุปกรณ์วัดผลจากเรือและพกพาได้สะดวก ส่วนเครื่องวัดความเข้มข้นของตะกอนแขวนลอยและความเค็มของน้ำนั้นก็มีการพัฒนาจนสามารถจุ่มลงไปตรวจวัดในระดับความลึกต่างๆ ได้ ทำให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า ประหยัดค่าใช้จ่ายในการสำรวจ ดังนั้นเพื่อให้งานสำรวจอุทกวิทยามีข้อมูลที่ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๒. วัตถุประสงค์

๑. ใช้ในงานสำรวจเพื่อให้ได้ข้อมูลอุทกวิทยา ซึ่งนำไปใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ ร่องน้ำ เชื้อเพลิงกันตลิ่งพัง อาคาร สำนักงาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

๒. เพื่อให้การปฏิบัติงานสำรวจทางอุทกวิทยาเกิดความรวดเร็ว มีความถูกต้อง แม่นยำ ครบถ้วน ใช้ระยะเวลาน้อย สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับโปรแกรมสำรวจเพื่อแสดงผลบนเครื่องประมวลผลข้อมูลสนามได้ และประหยัดค่าใช้จ่ายในการสำรวจ

๓. เพื่อประยุกต์ใช้ในงานจัดทำ แก๊ซ และปรับปรุงฐานข้อมูลทางด้านอุทกวิทยา Web Service ของกรมเจ้าท่า

๔. เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีงานสำรวจทางอุทกวิทยาให้ทันสมัย ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น ให้ได้มาตรฐานสากล อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหาชุดสำรวจทางอุทกวิทยาเพื่อใช้สำรวจร่องน้ำเศรษฐกิจ จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ คือ ทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง ๒ กรุงเทพฯ ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) จ.สมุทรสาคร ร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี ร่องน้ำสงขลา (ท่าเรือรำลึก) จ.สงขลา ร่องน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง จ.ระนอง ร่องน้ำปัตตานี จ.ปัตตานี ร่องน้ำปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช ร่องน้ำสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก) จ.นครศรีธรรมราช ร่องน้ำขนอม (ร่องใน) จ.นครศรีธรรมราช ร่องน้ำบางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือรำลึก) จ.ภูเก็ต ร่องน้ำกระบี่ (ท่าเรือ ร่องนอก) จ.กระบี่ ร่องน้ำกระบี่ (ท่าเรือ ร่องใน) จ.กระบี่ ร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง และแม่น้ำโขง จ.เชียงราย

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๕,๖๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๔๐ วัน**๖. แผนการดำเนินงาน**

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. – ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ใช้ในงานสำรวจอุทกวิทยาแม่น้ำและทะเล เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ การปรับปรุงท่าเรือ ร่องน้ำ พันเครื่องหมายการเดินเรือ เชื้อเพลิงกันตลิ่งพัง โรงไฟฟ้าพลังน้ำ อาคาร สำนักงาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีและที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ชุดสำรวจทางอุทกวิทยา พร้อมอุปกรณ์ครบชุด ๑ ชุด |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | จัดซื้อครุภัณฑ์เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๑๒ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การเก็บข้อมูลระดับน้ำเป็นภารกิจหลักที่สำคัญของกลุ่มอุทกวิทยา กองสำรวจและแผนที่ กรมเจ้าท่า ในการจัดทำฐานข้อมูลอุทกวิทยา เพื่อใช้เป็นข้อมูลหลักสำคัญสำหรับการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ กลุ่มอุทกวิทยา มีเครื่องวัดระดับน้ำประจำสถานีวัดระดับน้ำต่างๆ ซึ่งติดตั้งในแม่น้ำและบริเวณชายฝั่งทะเลทั่วประเทศ ปัจจุบันมีเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติผ่านระบบเครือข่าย จำนวน ๓๕ สถานี รวมทั้งเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่งใช้นาฬิกาแบบชนิดควอตซ์ บันทึกลงบนกระดาษกราฟโดยขับเคลื่อนไม่โครมอเตอร์ เพื่อหมุนกระบอกกราฟทั้งแบบแนวนอนและแนวตั้ง โดยมีพนักงานวัดระดับน้ำดูแลสถานีวัดระดับน้ำแต่ละแห่ง จำนวน ๑๙ สถานี ซึ่งนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง ๑๒ สถานี นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบนอน ๒ สถานี มีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๐ ปี มีลักษณะเสื่อมสภาพ ชัดชัด ไม่สามารถใช้งานได้บ่อยครั้ง จึงทำให้มีนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำสำหรับใช้ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน และเนื่องจากสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติยังมีความจำเป็นจะต้องตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำ โดยการเปรียบเทียบกับสถานีวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่งมีความแม่นยำ ถูกต้องมากกว่า ดังนั้น เพื่อให้สามารถใช้งานเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมได้อย่างต่อเนื่อง จึงเห็นควรจัดหานาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๑๒ เครื่อง ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อทดแทนนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำเก่า ซึ่งชำรุดและเสื่อมสภาพเนื่องจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน
๒. ใช้ร่วมกับเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง ในการเปรียบเทียบ ตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำของเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติ อำนวยประโยชน์ต่อการพัฒนาการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ
๓. เพื่อประยุกต์ใช้ในงานจัดทำ แก๊ซ และปรับปรุงฐานข้อมูลระดับน้ำ Web Service ของกรมเจ้าท่า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการข้อมูลระดับน้ำและติดตามสถานการณ์น้ำโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหานาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้งเพื่อใช้ทดแทนนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำเก่าซึ่งชำรุดและเสื่อมสภาพเนื่องมาจากการใช้งานมายาวนานกว่า ๒๐ ปี จำนวน ๑๒ ชุด เพื่อนำไปใช้กับเครื่องวัดระดับน้ำในพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด ชุมพร กระบี่ นครศรีธรรมราช ปัตตานี นราธิวาส ภูเก็ต ตรัง และสตูล

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘๒๒,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อให้ใช้งานเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมได้อย่างต่อเนื่อง ในการตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำของเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติ โดยการเปรียบเทียบกับสถานีวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่งมีความแม่นยำ ถูกต้องมากกว่า อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๑๒ ชุด |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | จัดซื้อครุภัณฑ์เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

เครื่องหาพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร ๒ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เดิมงานสำรวจและเครื่องมือ มีชุดเครื่องหาพิกัดสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุดไว้ใช้ในราชการ จำนวน ๑ ชุด แต่เนื่องจากกรมเจ้าท่าซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำจะต้องปฏิบัติงานสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ (Topographic Survey) เพื่อให้ได้ค่าพิกัดตำแหน่ง และค่าระดับของภูมิประเทศ รายละเอียดขอบฝั่ง (Coast Lining or River Bank) สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ หรือโครงสร้างด้านการขนส่งทางน้ำ และประมวลผลจัดทำแผนที่ประกอบการออกแบบก่อสร้าง จึงมีความจำเป็นต้องมีเครื่องหาพิกัดสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด เพื่อสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. สำหรับใช้ในการปฏิบัติงานสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ (Topographic Survey) เพื่อให้ได้ค่าพิกัดตำแหน่ง และค่าระดับของภูมิประเทศ รายละเอียดขอบฝั่ง (Coast Lining or River Bank) สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ หรือโครงสร้างด้านการขนส่งทางน้ำ และประมวลผลจัดทำแผนที่ประกอบการออกแบบก่อสร้าง โดยวิธีการรังวัดแบบ Real Time Kinematic (RTK)

๒. ให้การปฏิบัติงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างเกิดความรวดเร็ว มีความถูกต้อง แม่นยำ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับโปรแกรมสำรวจและแสดงผลบนเครื่องประมวลผลข้อมูลสนามได้

๓. เพื่อประยุกต์ใช้ในงานจัดทำแก้ไข และปรับปรุงฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของกองวิศวกรรมกรมเจ้าท่า

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหาเครื่องหาพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างให้ทันสมัย ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น ให้เป็นมาตรฐานสากล อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีเครื่องมือเพียงพอและทันสมัยเป็นปัจจุบัน ต่อการปฏิบัติงานสำรวจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เครื่องหาพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด จำนวน ๒ ชุด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

เครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิทัล ชนิดความถี่เดียว พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร ๑ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เดิมงานสำรวจและเครื่องมือ มีเครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิทัล ชนิดความถี่เดียว พร้อมอุปกรณ์ครบชุด ไว้ใช้ในราชการ ๓ ชุด ขำรุด ๑ ชุด สามารถใช้งานได้จริง ๒ ชุด แต่เนื่องจากกรมเจ้าท่าซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ จะต้องปฏิบัติงานสำรวจหาความลึกของพื้นที่ทางน้ำได้ถูกต้องรวดเร็ว และใช้ร่วมกับเครื่องหาค่าพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียมได้ และประมวลผลจัดทำแผนที่ประกอบการออกแบบก่อสร้าง จึงมีความจำเป็นจำต้องมีเครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิทัล ชนิดความถี่เดียว พร้อมอุปกรณ์ครบชุด เพื่อสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อใช้ในการสำรวจหาความลึกของพื้นที่ทางน้ำได้ถูกต้องรวดเร็ว และใช้ร่วมกับเครื่องหาค่าพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียมได้
๒. เพื่อเป็นการทดแทนเครื่องมือสำรวจเก่า และมีประสิทธิภาพด้อยลงเนื่องจากอายุการใช้งานนาน และล้าสมัย
๓. ให้การปฏิบัติงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างเกิดความรวดเร็ว มีความถูกต้อง แม่นยำ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับโปรแกรมสำรวจและแสดงผลบนเครื่องประมวลผลข้อมูลสนามได้
๔. เพื่อประยุกต์ใช้ในการงานจัดทำแก้ไข และปรับปรุงฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของกองวิศวกรรมกรมเจ้าท่า

๓. เป้าหมายโครงการ

เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างให้ทันสมัย ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น ให้เป็นมาตรฐานสากล อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑,๘๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีเครื่องมือเพียงพอและทันสมัยเป็นปัจจุบัน ต่อการปฏิบัติงานสำรวจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เครื่องหยั่งน้ำหาความลึกระบบดิจิทัล ชนิดความถี่เดียว พร้อมอุปกรณ์ครบชุด จำนวน ๑ ชุด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

กล้องสำรวจแบบประมวลผลรวม (Total Station) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด กรุงเทพมหานคร ๑ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เดิมงานสำรวจและเครื่องมือ มีกล้องสำรวจแบบประมวลผลรวม (Total Station) พร้อมอุปกรณ์ครบชุดไว้ใช้ในราชการ ๒ ชุด แต่เนื่องจากกรมเจ้าท่าซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ จะต้องปฏิบัติงานสำรวจรังวัดวงรอบและสำรวจ เก็บรายละเอียดขอบฝั่ง สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ หรืองานเฉพาะที่ เพื่อทราบค่าพิกัดและค่าระดับของรายละเอียดได้ถูกต้องรวดเร็วโดยใช้ร่วมกับเครื่องหาพิกัดด้วยเครื่องรับสัญญาณดาวเทียมได้ และประมวลผลจัดทำแผนที่ประกอบการออกแบบก่อสร้าง จึงมีความจำเป็นจำเป็นต้องมีกล้องสำรวจแบบประมวลผลรวม (Total Station) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด เพื่อสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อใช้ในการงานสำรวจรังวัดวงรอบและสำรวจ เก็บรายละเอียดขอบฝั่ง สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ หรืองานเฉพาะที่เพื่อทราบค่าพิกัดและค่าระดับของรายละเอียดได้ถูกต้องรวดเร็วโดยใช้ร่วมกับเครื่องหาพิกัดด้วยเครื่องรับสัญญาณดาวเทียมได้

๒. เพื่อเป็นการทดแทนเครื่องมือสำรวจเก่าที่ไม่สามารถซ่อมทำได้และมีประสิทธิภาพด้อยลงเนื่องจากอายุการใช้งานนาน

๓. ให้การปฏิบัติงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างเกิดความรวดเร็ว มีความถูกต้อง แม่นยำ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับโปรแกรมสำรวจและแสดงผลบนเครื่องประมวลผลข้อมูลสนามได้

๔. เพื่อประยุกต์ใช้ในงานจัดทำแผนที่ลักษณะภูมิประเทศ สำหรับพิจารณาออกแบบเพื่อการก่อสร้างต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองวิศวกรรม กรมเจ้าท่า

๕. เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีงานสำรวจให้ทันสมัย ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น ให้ได้มาตรฐานสากล อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีงานสำรวจเพื่อการก่อสร้างให้ทันสมัย ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น ให้เป็นมาตรฐานสากล อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

มีเครื่องมือเพียงพอและทันสมัยเป็นปัจจุบัน ต่อการปฏิบัติงานสำรวจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : กล้องสำรวจแบบประมวลผลรวม (Total Station) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด
จำนวน ๑ ชุด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำปรับปรุงเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำสงขลา อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำสงขลา อ.เมือง จ.สงขลา ให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่องน้ำ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและปรับสมดุลของเขื่อนกันทรายและคลื่นตามผลการศึกษา

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันทรายและคลื่น
๒. เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่องน้ำ ในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

บำรุงรักษาโครงสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันร่องน้ำ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำสงขลาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

รูปแบบเขื่อนกันทรายและคลื่นที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาทรายปิดปากร่องคลอง ในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ใช้ร่องน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้รับการปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงเงื่อนไขทรายและคลื่นร่อนน้ำเทพา อำเภอเทพา จังหวัดสงขลา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำเทพา อ.เทพา จ.สงขลา ให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำ เชื่อดังกล่าวมีลักษณะเป็นเสาเข็มซีพีไฟล์ คสล. มีคานคอนกรีตรัดหัวเสาเข็ม ปัจจุบันเขื่อนมีความชำรุด แตกหักเป็นรูโหว่ง ทำให้ทรายตามแนวชายฝั่ง ไหลลอดเขื่อนเข้ามาตกลงไปในร่อนน้ำ ร่อนน้ำจึงตื้นเขินเร็ว เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ การปรับปรุงดังกล่าวเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำ / เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันรักษาร่อนน้ำ ทั้งนี้ เขื่อนเดิมมีการก่อสร้างไว้แล้ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงเขื่อนป้องกันทรายและคลื่น
๒. เพื่อรักษาสภาพร่อนน้ำทางเดินเรือ
๓. เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำ ในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

บำรุงรักษาโครงสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันร่อนน้ำ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงเขื่อนกันทรายและคลื่นร่อนน้ำสงขลาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

รูปแบบเขื่อนกันทรายและคลื่นที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาทรายปิดปากร่อนคลอง ในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ใช้ร่อนน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้รับการปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่อนน้ำบ้านกรูด อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่อนน้ำบ้านกรูดเป็นร่อนน้ำที่สำคัญ เรือประมงขนาดใหญ่และเล็กจำนวนมากใช้หลบคลื่นลมและขนถ่ายสัตว์น้ำ เป็นแหล่งเศรษฐกิจของพื้นที่ แต่ประสบปัญหาร่อนน้ำตื้นเขินและตะกอนทรายตกทับถมปิดร่อนน้ำอยู่บ่อยครั้ง เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวม จึงต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเขื่อนกันทราย และคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำบ้านกรูด เพื่อรักษาร่อนน้ำ ป้องกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันทรายและคลื่น

๒. เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือและขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำ ในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

พัฒนาร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันร่อนน้ำ

๑. ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นด้านตะวันออกยาว ๒๓๕ ม. และด้านตะวันตกยาว ๓๒๕ ม.

๒. ก่อสร้างท่าเรือยาว ๙๕ ม.

๓. ก่อสร้างกำแพงกันตลิ่งยาว ๑๖๐ ม.

๔. ขุดลอกร่องน้ำยาว ๑,๐๗๕ ม. และขุดลอกหน้าท่าเรือ ๑,๘๑๐ ตร.ม.

๕. ติดตั้งไฟฟ้าเขื่อนและเครื่องหมายการเดินเรือ

๖. เสริมทรายชายหาดบ้านกรูดประมาณ ๙๙,๐๐๐ ลบ.ม.

๗. อื่นๆ ตามกำหนดในรูปแบบก่อสร้าง

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๐๙,๘๖๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๒,๔๗๔,๕๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๘๘๕,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๖๓ วงเงิน ๑๐๙,๘๖๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มิ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๘.๓๒

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถแก้ไขปัญหาทรายปิดปากร่อนน้ำบ้านกรูด ป้องกันและรักษาร่อนน้ำ สร้างแหล่งจอดพักเรือและท่าเรือ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล มีท่าเรือขนถ่ายสินค้าประมงที่ได้มาตรฐาน และสามารถเดินเรือและประกอบอาชีพได้อย่างสะดวกปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนเขื่อนกันทรายและคลื่นที่ก่อสร้าง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำขอมบารุงรักษาเชื่อนปองกันการกัตเซาะชายฝั้งทะเล ในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดระยอง ๒ แห่ง
(ชดเชยงบประมาณที่พบไป (ปี ๒๕๖๒))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อบารุงรักษาโครงสร้างเชื่อนปองกันการกัตเซาะชายฝั้ง ให้มีประสิทธิภาพในการปองกันชายฝั้ง เพื่อปองกันการสูญเสียต่อทรัพย์สินของประชาชนและทางราชการ ตามแผนบูรณาการการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้เศรษฐกิจภายในประเทศ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปองกันและแก้ไขปัญหการกัตเซาะชายฝั้งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อปองกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ และลดการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัตเซาะ

๓. เป้าหมาย

ซ่อมบารุงรักษาเชื่อนปองกันการกัตเซาะชายฝั้งทะเลบริเวณทิศเหนือคลองบางตราใหญ่ จังหวัดเพชรบุรี และบริเวณหาดแสงจันทร์ จังหวัดระยอง

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘,๔๙๔,๑๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พบไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๓๑ ม.ค. ๖๒ วงเงิน ๔๙,๙๖๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๖ ม.ค. ๖๓ ดำเนินการแล้วเสร็จ และในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พบไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างปองกันการกัตเซาะชายฝั้งที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหการกัตเซาะชายฝั้งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใชประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั้งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เชื่อนปองกันการกัตเซาะชายฝั้งได้รับการซ่อมบารุง จำนวน ๒ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**ค่าจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(ในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดชุมพร) ๘ โครงการ**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ดำเนินการตามกฎหมายและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ของโครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและเชื่อมกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ให้ความเห็นชอบ และติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์และผลกระทบของโครงการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างเหมาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อจัดทำรายงานเสนอ สผ. ตามกำหนดกรอบ ๖ เดือนต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๒. เพื่อดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๓. เพื่อจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมาตรการเสนอ สผ. ทุกรอบ ๖ เดือน
๔. เพื่อสรุปและประเมินผลสัมฤทธิ์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ

๓. เป้าหมาย

จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ เพื่อจัดทำนำเสนอ สผ. ตามแนวทางที่กำหนด ๕ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำคลองท่าเสม็ด ต.สะพลี อ.ปะทิว จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๖)
 ๒. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่น บริเวณปากร่องน้ำเขาตะเกียบ ต.หนองแก อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะดำเนินการปีที่ ๕)
 ๓. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านหัวแหลม (ฝั่งกระโจม) หมู่ ๑๒ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จังหวัดชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๔)
 ๔. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นร่องน้ำหลังสวน อ.หลังสวน จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๑)
 ๕. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) (ระยะดำเนินการปีที่ ๑)
- ติดตามผลสัมฤทธิ์และผลกระทบของโครงการที่ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน EIA จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้
๑. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ต.ท่าบอน อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑)
 ๒. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๑ บ้านบ่อตรุ อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑)
 ๓. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำคลองท่าเสม็ด ต.สะพลี อ.ปะทิว จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๖) = ๗๑๐,๐๐๐ บาท
๒. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่น บริเวณปากร่องน้ำเขาตะเกียบ ต.หนองแก อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะดำเนินการปีที่ ๕) = ๖๒๐,๐๐๐ บาท

๓. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านหัวแหลม (ฝั่งกระโจม) หมู่ ๑๒ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จังหวัดชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๔) = ๑,๐๖๐,๐๐๐ บาท

๔. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นร่องน้ำหลังสวน อ.หลังสวน จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๑) = ๑,๔๙๐,๐๐๐ บาท

๕. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) (ระยะดำเนินการปีที่ ๑) = ๑,๐๓๐,๐๐๐ บาท

๖. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ต.ท่าบอน อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑) = ๑,๓๒๐,๐๐๐ บาท

๗. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๑ บ้านบ่อตรุ อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑) = ๗๖๐,๐๐๐ บาท

๘. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา (ระยะดำเนินการปีที่ ๑) = ๑,๐๑๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบฯ แล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ทบทวน TOR เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการได้รับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างเหมาะสม และสามารถทบทวนปรับปรุงรูปแบบการดำเนินโครงการในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการวางแผนบำรุงรักษาโครงสร้างเชื่อมในอนาคต

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๘ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำบางมะรวด
อำเภอปะนาเระ จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเร็วเกินไป และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือ โดยตามผลการศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น พบว่าเกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (down drift) เกิดการกัดเซาะ เนื่องจากตะกอนที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและคลื่นขวางไว้ และขาดตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sand Bypassing) โดยการขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำ แล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำเพื่อเป็นการลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทรายตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไป

โดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผลกระทบต่อ การประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใช้ร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

ขุดลอกร่องน้ำและย้ายทรายข้ามร่องน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาการตกตะกอนต้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใชร่องน้ำและผู้ประกอบการเดินเรือ ใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำอันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็น การฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกย้ายทรายข้ามร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๗๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพ เรือประเภทต่างๆ สามารถ เข้า-ออก ร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. ป้องกันการรุกรานของสาหร่ายทะเล
๓. ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเขื่อนกันทรายและคลื่นและรักษาสมดุลของชายฝั่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (Sand by passing) ๑ ร่องน้ำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำบางราพา
อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเร็วเกินไป และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือ โดยตามผลการศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น พบว่าเกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (down drift) เกิดการกัดเซาะ เนื่องจากตะกอนที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและคลื่นขวางไว้ และขาดตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sand Bypassing) โดยการขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำ แล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำเพื่อเป็นการลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทรายตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไป

โดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผลกระทบต่อ การประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใช้ร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจใน พื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

ขุดลอกร่องน้ำและย้ายทรายข้ามร่องน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาการตกตะกอนต้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎร ผู้ใช้ร่องน้ำและผู้ประกอบการเดินเรือ ใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่ง ทางน้ำอันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการ ป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็น การฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกย้ายทรายข้ามร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๔๘๔,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบ รายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๗๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพ เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า - ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. ป้องกันการรุกรานของสาหร่ายทะเล
๓. ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเขื่อนกันทรายและคลื่นและรักษาสมดุลของชายฝั่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (Sand by passing) ๑ ร่องน้ำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏี ถึงบ้านหน้าสตน
อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

พื้นที่ชายฝั่งบริเวณบ้านหน้าโกฏีถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง เป็นอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและทางราชการ กรมเจ้าท่าจึงได้แก้ไขปัญหาด้วยการก่อสร้างเขื่อนหินทิ้งนอกชายฝั่งป้องกันการกัดเซาะ จำนวน ๑๓๑ ตัว ระยะทางรวมประมาณ ๑๓ กม. แล้วเสร็จปี ๒๕๕๒ ทำให้เกิดผืนทรายอกหลังเขื่อนประมาณกว่า ๑ ไร่ต่อเขื่อน หรือได้พื้นที่รวมประมาณ ๑๓๐ ไร่ แก้ไขปัญหาประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่ปัจจุบันเขื่อนหินได้ผ่านคลื่นลม มรสุมและพายุมายาวนานจึงเกิดความชำรุดเสียหาย จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม เพื่อให้คงสภาพใช้งานได้ตามเดิม

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงซ่อมแซมเขื่อนกันคลื่นหินทิ้งนอกชายฝั่ง ให้คงสภาพใช้งานได้ตามเดิม
๒. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๓. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่และการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏี อ.ปากพนัง ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช จำนวน ๑ แห่ง ประกอบด้วย

๑. ปรับปรุงเขื่อนหินทิ้งนอกชายฝั่งยาว ๒๐ ม. จำนวน ๘ ตัว
๒. ปรับปรุงเขื่อนหินทิ้งนอกชายฝั่งยาว ๔๐ ม. จำนวน ๑๑๒ ตัว
๓. ปรับปรุงเขื่อนหินทิ้งนอกชายฝั่งยาว ๕๐ ม. จำนวน ๑๑ ตัว

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗๔,๕๐๕,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๗๕,๖๕๓,๔๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๒๓,๐๒๑,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๙.๓๖

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคงแข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื้อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้รับการก่อสร้างปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓ - ๗

ตำบลเขารูปช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง กรมเจ้าท่าจะดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่และการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา จำนวน ๑ แห่ง

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๖,๐๗๕,๙๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๘,๘๒๐,๒๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๗๑,๐๓๘,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๐ มี.ค. ๖๒ วงเงิน ๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ก.ย. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๐.๐๓

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคงแข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | กำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายหาดจอมเทียน จ.ชลบุรี ความยาวประมาณ ๑๔ กม. เป็นชายหาดท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ปัจจุบันประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง บางจุดไม่เหลือหน้าหาดให้ใช้งานได้ สมควรได้รับการแก้ไขด้วยการเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment) ในระยะที่ ๑ ความยาวชายหาดประมาณ ๓.๓ กม. เติมทรายกว้างเฉลี่ย ๕๐ ม. จะช่วยฟื้นฟูชายหาดท่องเที่ยวให้กลับมามีความสมบูรณ์ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ๑ ต่อ ๖.๖๘ ทั้งนี้ ได้นำเสนอเข้าคณะกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อฟื้นฟูสภาพชายหาดให้กลับมามีความสมบูรณ์
๓. ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว

๓. เป้าหมายโครงการ

เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ ความยาวชายหาดประมาณ ๓.๓ กม. เสริมทรายกว้างเฉลี่ย ๕๐ ม. ปริมาณประมาณ ๖๓๐,๐๐๐ ลบ.ม. ก่อสร้างแหล่งสำรองทราย ๑ แหล่ง และระบบป้องกันน้ำล้นชายหาด ๑ ระบบ

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม	๕๘๖,๐๔๗,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๘๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๒๑,๙๕๓,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๒๒๗,๐๒๒,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๑๔๘,๕๗๑,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๕๘๖,๐๔๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๑๐.๐๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาด จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณบ้านทุ่งประดู่
หมู่ที่ ๒ ตำบลทับสะแก อำเภอบ้านทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรงและต่อเนื่องมาหลายปี กรมเจ้าท่าได้จ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะความยาว ๑,๑๗๕ เมตร กรมเจ้าท่าได้ประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาในปี ๒๕๖๐ โดยผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างได้ระยะทาง ๔๐๑ เมตร แล้วทิ้งงานในปี ๒๕๖๒ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ชายฝั่งข้างเคียง เกิดการกัดเซาะอย่างรุนแรง ประชาชนบริเวณดังกล่าวได้รับความเดือดร้อนอย่างหนัก บ้านเรือนและทรัพย์สินถูกคลื่นลมกัดเซาะเสียหาย กรมเจ้าท่าจึงต้องเร่งประสานท้องถิ่นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาเฉพาะหน้า และได้ของบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างกำแพงหินทิ้งดังกล่าว ให้แล้วเสร็จตามรูปแบบ เพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่และการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

๓. เป้าหมาย

กำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ได้รับการก่อสร้างปรับปรุง

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม	๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๓๑,๖๗๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๒๘,๓๓๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๕ ก.พ. ๖๔ วงเงิน ๗๔,๔๙๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ส.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๑.๕๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคงแข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	กำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้รับการปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำเจ้าพระยา

ตำบลบ้านหม้อ อำเภอพหลุมบุรี จังหวัดสิงห์บุรี ๑ แห่ง (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๕๙))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สืบเนื่องจากเหตุอุทกภัยในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศไทย ได้สร้างความเสียหายให้กับแนวตลิ่งในแม่น้ำสายต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า โดยพื้นที่ตลิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บ้านหม้อ อ.พหลุมบุรี จ.สิงห์บุรี ก็เป็นพื้นที่ที่ได้รับ ความเสียหายจากเหตุอุทกภัยด้วยเช่นกัน โดยกรมเจ้าท่าได้รับการร้องขอจากท้องถิ่น จากปัญหาตลิ่งทรุดตัวทำให้ ทรัพย์สินเช่นที่ดินและบ้านเรือนริมฝั่งได้รับความเสียหายจำนวนมาก และกรมเจ้าท่าได้ตรวจสอบพื้นที่แล้วเห็นว่า มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาลตลิ่งพังในพื้นที่ โดยการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาลตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บ้านหม้อ อ.พหลุมบุรี จ.สิงห์บุรี และป้องกันความเสียหาย แก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและ สิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บ้านหม้อ อ.พหลุมบุรี จ.สิงห์บุรี ความยาวประมาณ ๔๐๐ เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเข็มและเรียงหินในกล่องลวดตาข่าย

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๖,๓๑๘,๕๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินการ -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๘ ม.ค. ๕๙ วงเงิน ๑๔,๘๖๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ ม.ค. ๖๐ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาลตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันทรัพย์สินของทางราชการ ตลอดจน ของประชาชน มิให้เกิดเสียหายจากปัญหาลตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านยั้งข้าว หมู่ที่ ๘
ตำบลโคกสลุด อำเภอบางกระพุ่ม จังหวัดพิษณุโลก ๑ แห่ง (ขดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๑))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

งานศึกษาออกแบบเขื่อน ๕ แห่ง ปี ๒๕๕๘ โครงการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งบริเวณแม่น้ำยม แม่น้ำน่าน แม่น้ำสายบุรี แม่น้ำชีและแม่น้ำเลย ซึ่งพบว่าริมตลิ่งที่พังเสียหาย ราษฎรได้รับความเดือดร้อนจึงจำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างป้องกันตลิ่งที่มีความมั่นคงแข็งแรง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บ้านยั้งข้าว หมู่ที่ ๘ ต.โคกสลุด อ.บางกระพุ่ม จ.พิษณุโลก ซึ่งถูกกัดเซาะทำให้พังทลายมีผลต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อน

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านยั้งข้าว หมู่ที่ ๘ ต.โคกสลุด อ.บางกระพุ่ม จ.พิษณุโลก รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนเรียงหินในร่องลวดตาข่ายและมีบันไดขึ้นลง ความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒ เมตร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๙,๐๔๑,๕๐๐ บาท (ขดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๓๐ มี.ค. ๖๑ วงเงิน ๒๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๕ มี.ค. ๖๒ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๗ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันทรัพย์สินของทางราชการ ตลอดจนของประชาชน มิให้เกิดเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังคลองเงิน บริเวณวัดนางตะเคียน
อำเภอเมืองฯ จังหวัดสมุทรสงคราม ๑ แห่ง (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๕๙))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยกรมเจ้าท่าได้รับเรื่องร้องขอจากวัดนางตะเคียน ขอรับการสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังคลองเงิน บริเวณวัดนางตะเคียน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในพื้นที่ ซึ่งเกิดความเสียหายกับทรัพย์สินของทางราชการและประชาชน จากการสำรวจตรวจสอบพื้นที่พบว่า มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงและมีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยการก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในพื้นที่ของวัดนางตะเคียน อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม ซึ่งเกิดความเสียหายกับทรัพย์สินของทางวัด จากการสำรวจตรวจสอบพื้นที่พบว่า มีปัญหาตลิ่งพัง และมีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยการก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังโดยเร็ว

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังคลองเงิน บริเวณวัดนางตะเคียน อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม โครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเข็มคอนกรีตพร้อมงานเสียบแผ่นคอนกรีต ความยาวประมาณ ๑๕๐ เมตร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๒,๔๗๖,๓๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๒ ม.ค. ๕๙ วงเงิน ๑๔,๖๗๘,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๖ ม.ค. ๖๐ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๗๐.๐๐ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันทรัพย์สินของทางวัด ตลอดจนของประชาชน มิให้เกิดเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพคลองตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เชื่อมป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำมูล บ้านม่วง หมู่ที่ ๗
ตำบลในเมือง อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โครงการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) มีปัญหาดิ่งพังที่มีความรุนแรงมีความจำเป็น ต้องแก้ไขโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำมูล หมู่ที่ ๗ บ้านม่วง ต.ในเมือง อ.พิมาย จ.นครราชสีมา และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำมูล หมู่ที่ ๗ บ้านม่วง ต.ในเมือง อ.พิมาย จ.นครราชสีมา รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบงานเรียงหินในกล่องลวดตาข่ายด้านหน้าเขื่อนและหินทิ้งดินเขื่อน ความสูงตลิ่งประมาณ ๕ เมตร ความยาวประมาณ ๕๒๐ เมตร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาดิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาดิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำป่าสัก หมู่ที่ ๒ และหมู่ที่ ๗
ตำบลท่ามะนาว อำเภอย้ายบาดาล จังหวัดลพบุรี (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จากปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศไทย ทำให้พื้นที่ตลิ่งริมแม่น้ำสายต่างๆ ได้รับความเสียหายพังทลาย จากเหตุอุทกภัยดังกล่าว สำหรับพื้นที่บริเวณ แม่น้ำป่าสัก ม.๒ และ ม.๗ ต.ท่ามะนาว อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี เป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุอุทกภัยที่มีความรุนแรง โดยมีการนำเสนอผ่านหนังสือพิมพ์ และจากการตรวจสอบพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ พบปัญหาการพังทลายความยาวประมาณ ๕๐๐ เมตร มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังโดยเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวบริเวณริมแม่น้ำป่าสัก ม.๒ และ ม.๗ ต.ท่ามะนาว อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี ซึ่งถูกกัดเซาะทำให้พังทลายมีผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) และอาคารบ้านเรือนประชาชน ที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อน ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพัง แม่น้ำป่าสัก ม.๒ และ ม.๗ ต.ท่ามะนาว อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี รูปแบบโครงสร้างเชื่อมแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) มีเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลัง พร้อมเรียงหินบรรจุในกล่องลวดตาข่ายด้านหลัง

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๗๗,๐๑๔,๙๐๐ บาท

ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๕๘,๙๗๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ - บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๐๔๔,๙๐๐ บาท *

* (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๗ ก.พ. ๕๙ วงเงิน ๕๘,๙๗๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๐ ส.ค. ๖๐ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๗๒.๖๐ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันทรัพย์สินของทางราชการ ตลอดจนของประชาชน มิให้เกิดเสียหายจากปัญหาดังกล่าว

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื้อนป้องกันดิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ตำบลชะมัง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามผลการศึกษาสำรวจออกแบบโครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งบริเวณแม่น้ำน่าน ในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิจิตร พบว่าริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บริเวณบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร และบ้านเรือนที่ประชาชน รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่ และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/รายการ ตามที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเสาเข็มคอนกรีตและเสาเข็มสมอ พร้อมเรียงหินในร่องลวดตาข่ายและมีบันไดขึ้นลง ความยาวประมาณ ๒๕๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๓๒,๒๗๗,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๕๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๓๗,๓๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๘๙,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๕ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๓๒,๒๗๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๖ พ.ย. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๘๑.๖๗

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔
ตำบลหอไกร อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร ๑ แห่ง

๑. เหตุผลความจำเป็น

ตามผลการศึกษาสำรวจออกแบบโครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งบริเวณแม่น้ำน่าน ในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิจิตร พบว่าริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บริเวณบ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร และบ้านเรือนที่ประชาชน รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไข ปัญหาโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/รายการ ตามที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้เกิดตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเสาเข็มคอนกรีตและเสาเข็มสมอ พร้อมเรียงหินในร่องลวดตาข่ายและมีบันไดขึ้นลงความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๓๙,๖๐๑,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๖๐๑,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๗ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๓๙,๖๐๑,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ ก.ค. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๘

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕
ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี ๑ แห่ง**

๑. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยหมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ที่ ๕ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี ประสบปัญหากระแสน้ำเจ้าพระยากัดเซาะตลิ่งพัง ตามหนังสือ ที่ ๐๐๑๐๐๑๐๐๑/๐๐๙๔๙๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ โดยปัจจุบันตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดังกล่าวถูกน้ำกัดเซาะไปแล้วกว่า ๑๐ เมตร มีผลกระทบต่อบ้านที่อยู่อาศัยเนื่องจากตลิ่งพังถึงบ้านอยู่อาศัยแล้ว โดยเฉพาะเมื่อต้นปี ๒๕๕๙ น้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาลดระดับลงเร็วมาก ทำให้ตลิ่งในบริเวณดังกล่าวพังลงเป็นแนวยาว ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีเสาไฟฟ้าแรงสูงที่เชื่อมจากอำเภอมโนรมย์ จังหวัดชัยนาท เข้าสู่จังหวัดอุทัยธานี ตั้งอยู่ริมตลิ่งบริเวณหมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หากไม่หาทางป้องกัน อาจเกิดอันตราย

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี รูปแบบตอกเข็มใส่แผ่นคอนกรีต มี Stay ยึดรั้ง ความยาวประมาณ ๒๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๒๔,๗๘๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๐๓๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๗ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๒๔,๗๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ พ.ค. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๙.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพัง บริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านหมือดแอ อำเภอมือเมือง จังหวัดขอนแก่น ๑ แห่ง

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับเรื่องร้องขอจากมูลนิธิชัยพัฒนาขอความอนุเคราะห์รับการสนับสนุนการก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังริมลำน้ำพอง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ทำการอาคารสำนักงานของมูลนิธิชัยพัฒนา เพื่อป้องกันความเสียหายของอาคารและทรัพย์สินของทางราชการ และลดปัญหาการพังทลายจากการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณดังกล่าว เพื่อเป็นการแก้ปัญหาอย่างเร่งด่วนและถาวรดังนั้นจึงควรเห็นให้ก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังโดยเร่งด่วน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งลำน้ำพอง ซึ่งถูกกัดเซาะทำให้พังทลายมีผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) และอาคารสำนักงานโครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา ที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อน ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังบริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านหมือดแอ อำเภอมือเมือง จังหวัดขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเป็นเชื่อมแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตมีเสาเข็มสมอยัดตั้งด้านหลังพร้อมงานเสียบแผ่นคอนกรีตความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๒๙,๗๘๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๒๘๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๘ เม.ย. ๖๓ วงเงิน ๒๙,๗๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ มิ.ย. ๖๔ กรมฯ ได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๙ ส.ค.๖๔

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เชื่อมป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำมูล บ้านหนองรี
ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา ๑ แห่ง**

๑. เหตุผลความจำเป็น

ตามผลการศึกษาตามโครงการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤต) เพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่าริมตลิ่งแม่น้ำมูล บริเวณบ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา มีปัญหาดิ่งพัง ที่มีความรุนแรงเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร และบ้านเรือนประชาชน รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไขปัญหาก็ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/รายการตามที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำมูล บริเวณบ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา ซึ่งมีปัญหาดิ่งพังมีความรุนแรงเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร และบ้านเรือนประชาชน รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่ ทำให้ได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบริเวณบ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเสาเข็ม SHEET PILE และทิ้งหินหน้าเขื่อนมีบันไดขึ้นลง ความยาวประมาณ ๔๑๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๘ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๔๒,๖๖๒,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๙๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๙๒,๕๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๖๖๙,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๘ มิ.ย. ๖๓ วงเงิน ๔๒,๖๖๒,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ธ.ค. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๒.๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ทราบแนวร่องน้ำ เขตร่องน้ำ หรือเตือนให้ทราบในกำหนดแล่นเรือเข้าออกร่องน้ำหรือแม่น้ำได้ชัดเจน ทำให้เดินเรือได้สะดวก และปลอดภัยทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

๒. ทราบขอบเขตร่องน้ำช่วยให้การขุดลอกสะดวกมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖
ตำบลขยาย อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับแจ้งจากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา ได้รับรายงานจากนางลัทธิ ชันธอารี ว่าบริเวณหมู่ที่ ๖ ตำบลขยาย เป็นช่วงโค้งน้ำ ได้ถูกน้ำกัดเซาะจนทำให้ชายตลิ่งทรุดตัวลง ซึ่งสถานที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำลพบุรีได้รับความเสียหายและเป็นอันตรายแก่ประชาชนในบริเวณนั้นได้ จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขอรับการสนับสนุนก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพัง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ตำบลขยาย อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ตำบลขยาย อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รูปแบบโครงสร้างเป็นเชื่อมแบบตอกเข็มเสียบแผ่นและเรียงหินด้านหน้า ความยาวประมาณ ๒๕๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๑ ก.พ. ๖๔ วงเงิน ๑๗,๙๖๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๖ ก.พ. ๖๕ อยู่ระหว่างจัดดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๒

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื่อมป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก
ตำบลแก่งสนามนาง อำเภอแก่งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามผลการศึกษาตามโครงการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤต) เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงมีความจำเป็นต้องแก้ไขโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ตำบลแก่งสนามนาง อำเภอแก่งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ตำบลแก่งสนามนาง อำเภอแก่งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา ความยาวเขื่อนทั้งหมด ๕๗๕ เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนมี ๒ แบบ ดังนี้

๑. รูปแบบตอกเข็ม แบบโครงสร้างเขื่อนเสาเข็มเสียบแผ่น พร้อมหินเรียงด้านหน้า ความยาว ๓๑๘ เมตร
๒. รูปแบบหินเรียง ความยาว ๒๕๗ เมตร

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๓๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๔๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๙ ก.พ. ๖๔ วงเงิน ๓๓,๙๘๘,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๔.๘๒

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ตำบลจันดี อำเภอนาวัง จังหวัดนครศรีธรรมราช ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับเรื่องจากองค์การบริหารส่วน ตำบลจันดี ขอความอนุเคราะห์รับการสนับสนุนการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น เนื่องจากประสบปัญหาน้ำกัดเซาะจนทำให้ชายตลิ่งทรุดตัวลง ซึ่งสถานที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำยม ได้รับความเสียหายและเป็นอันตรายแก่ประชาชนในบริเวณนั้น จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขอรับการสนับสนุนก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อลดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนและการพังทลายจากการกัดเซาะริมตลิ่ง จึงควรเห็นให้ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งพังคลองมื่น ต.จันดี อ.นาวัง จ.นครศรีธรรมราช ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. ป้ายหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ตำบลจันดี อำเภอนาวัง จังหวัดนครศรีธรรมราช ความยาวประมาณ ๒,๘๐๐ เมตร โดยมีรูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนเรียงหิน ความยาว ๒,๑๓๕ เมตร และปรับแต่งตลิ่งพร้อมปลูกหญ้า ความยาว ๖๖๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๙ ก.พ. ๖๔ วงเงิน ๕๙,๙๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๔๓.๔๐

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมใหญ่เรือ (เรือเจ้าท่า ผ.๕, เรือเจ้าท่า ผ.๖, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓, เรือเจ้าท่า จ.๕, เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑, เรือเจ้าท่า ๓๐, เรือเจ้าท่า ข.๓๑, เรือเจ้าท่า ๒๓๑) กรุงเทพมหานคร ๑๒ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากในปีงบประมาณที่ผ่านมาเรือต่าง ๆ ได้ปฏิบัติงานตามแผนงานของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ประกอบกับเรือต่าง ๆ ไม่ได้รับการซ่อมทำเป็นระยะเวลานาน จึงทำให้ตัวเรือ, เครื่องจักรกลต่าง ๆ และอุปกรณ์ มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพ จึงจำเป็นจะต้องได้รับการซ่อมทำเพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือชุดลอกแม่น้ำให้มีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือชุดลอกแม่น้ำต่างๆ เช่น

๑. ตรวจสอบตัวเรือ พันทวย ทำสี
๒. เปลี่ยน แผ่นเหล็กที่ชำรุดเกินเกณฑ์
๓. ปรับซ่อมใหญ่เครื่องยนต์
๔. ซ่อมเปลี่ยนอุปกรณ์
๕. ซ่อมเปลี่ยนปั้มน้ำและท่อทาง ต่างๆ
๖. ตรวจสอบระบบไฟฟ้า
๗. ซ่อมเปลี่ยนอุปกรณ์ระบบไฮดรอลิค

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท ประกอบด้วย

- เรือเจ้าท่า ผ.๕ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ผ.๖, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓ วงเงิน ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า จ.๕ วงเงิน ๒,๔๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑ วงเงิน ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ๓๐ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ข.๓๑, เรือเจ้าท่า ๒๓๑ วงเงิน ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

- เรือเจ้าท่า ผ.๕, เรือเจ้าท่า จ.๕, เรือเจ้าท่า ๓๐ = ๖๐ วัน
- เรือเจ้าท่า ผ.๖, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒, เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓, เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑ = ๙๐ วัน
- เรือเจ้าท่า ย.๑, เรือเจ้าท่า ย.๒, เรือเจ้าท่า ย.๑๐๑, เรือเจ้าท่า ข.๓๑, เรือเจ้าท่า ๒๓๑ = ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

- เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ
- ประชาชนและผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ และระบบคมนาคมขนส่ง สามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐาน สะดวก และปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ จำนวน ๑๒ ลำ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ซ่อมใหญ่เรือ (เรือเจ้าท่า ๓๐๔, เรือเจ้าท่า ๓๐๕, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๑, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๓, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๕, เรือเจ้าท่า ข.๑๐, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๑, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๒, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๔)
กรุงเทพมหานคร ๑๐ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากในปีงบประมาณที่ผ่านมาเรือต่าง ๆ ได้ปฏิบัติงานตามแผนงานของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ประกอบกับเรือต่าง ๆ ไม่ได้รับการซ่อมทำเป็นระยะเวลานาน จึงทำให้ตัวเรือ, เครื่องจักรกลต่าง ๆ และอุปกรณ์ มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพ จึงจำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำเพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือชุดลอกทะเลให้มีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือชุดลอกทะเลต่างๆ เช่น

๑. ตรวจซ่อมตัวเรือ พันทวย ทำสี
๒. เปลี่ยน แผ่นเหล็กที่ชำรุดเกินเกณฑ์
๓. ปรับซ่อมใหญ่เครื่องยนต์
๔. ซ่อมเปลี่ยนอุปกรณ์
๕. ซ่อมเปลี่ยนปั้มน้ำและท่อทาง ต่างๆ
๖. ตรวจซ่อมระบบไฟฟ้า
๗. ซ่อมเปลี่ยนอุปกรณ์ระบบไฮดรอลิค

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ประกอบด้วย

- เรือเจ้าท่า ๓๐๔ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ๓๐๕ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ข.๔๐๑ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ข.๔๐๓ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ข.๔๐๕ วงเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ข.๑๐ วงเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เรือเจ้าท่า ป.๒๐๑, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๒, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๔ วงเงิน ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน

- เรือเจ้าท่า ๓๐๔, เรือเจ้าท่า ๓๐๕, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๑, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๓, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๕, = ๙๐ วัน
- เรือเจ้าท่า ข.๑๐, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๑, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๒, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๔ = ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

- เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ
- ประชาชนและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางน้ำ และระบบคมนาคมขนส่ง สามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐาน สะดวก และปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ จำนวน ๑๐ ลำ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร
ในเขตพื้นที่ สบ.๑ จ.พระนครศรีอยุธยา, สบ.๓ จ.ตรัง, สบ.๕ จ.จันทบุรี, สบ.๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๕ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อทดแทนท่อนเครื่องหมายการเดินเรือที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ตามร่องน้ำชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ (เพิ่มเติมที่แม่น้ำเจ้าพระยา/วัง ๙๐๔) ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดหาท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำหรับใช้ติดตั้ง หรือสับเปลี่ยนท่อนเดิมที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ/หรือเสียหายจากอุบัติเหตุ/ธรรมชาติได้ทันที ในการนำท่อนเดิมที่เสียหาย/ชำรุด มาซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือเพิ่มเติมในจุดที่เหมาะสม/ร้องขอ เพื่อให้ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหาท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร ทดแทนท่อนเครื่องหมายการเดินเรือที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ตามร่องน้ำชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ชุดละ ๑,๔๐๐,๐๐๐ บาท)

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา เป็นที่หมายในการกำหนดแนวร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำและทะเล/หรือแสดงแนวเขตเรือเดินให้ระมัดระวังในการเล่นเรือ ได้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำ หรืออื่น ๆ ได้ตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ จำนวน ๕ ชุด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร
ในเขตพื้นที่ สป.๓ จ.ตรัง, สป.๔ จ.สงขลา, สป.๕ จ.จันทบุรี ๔ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อทดแทนทุนเครื่องหมายการเดินเรือที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ตามร่องน้ำชายฝั่งทะเล ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดหาทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร สำหรับใช้ติดตั้ง หรือสับเปลี่ยนทุนเดิมที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ/หรือเสียหายจากอุบัติเหตุ/ธรรมชาติได้ทันที ในการนำทุนเดิมที่เสียหาย/ชำรุด มาซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือเพิ่มเติมในจุดที่เหมาะสม/ร้องขอ เพื่อให้ทุนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้มีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหาทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร ทดแทนทุนเครื่องหมายการเดินเรือที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ตามร่องน้ำชายฝั่งทะเล ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ชุดละ ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท)

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทุนเครื่องหมายการเดินเรือสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา เป็นที่หมายในการกำหนดแนวร่องน้ำทางเรือเดินในทะเล/หรือแสดงแนวเขตเรือเดินให้ระมัดระวังในการเล่นเรือ ได้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำ หรืออื่น ๆ ได้ตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ทุนเครื่องหมายการเดินเรือ จำนวน ๔ ชุด |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

เครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิก ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า พร้อมชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ Kva พร้อมติดตั้งสำหรับเรือเจ้าท่า ข.๑๗ จำนวน ๑ ชุด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี มีความประสงค์จะทำการจัดซื้อเครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิก ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า พร้อมเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ kva พร้อมติดตั้ง สำหรับเรือเจ้าท่า ข.๑๗ ซึ่งเป็นเรือชุดหัวส่วน ท่อทางส่งดินขนาด ๑๔ นิ้ว เนื่องจากเครื่องยนต์ดังกล่าวใช้ราชมารนานทำให้ประสิทธิภาพการทำงานลดน้อยลง การจัดหาอะไหล่มาซ่อมทำ ไม่สามารถจัดหาได้ เนื่องจาก บริษัทฯ เลิกผลิตและเกิดปัญหาเสียบ่อยครั้ง เสียเวลาและสิ้นเปลืองงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษามาก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิก ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า พร้อมชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ Kva พร้อมติดตั้ง เพื่อให้เรือสามารถขุดลอกได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเรือชุด และประหยัดงบประมาณในการซ่อมบำรุง มีความสะดวกในการจัดหาอะไหล่หากเป็นเครื่องยนต์รุ่นใหม่ ทดแทนของเดิม และเพื่อให้เรือสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหาเครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิก ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า พร้อมชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ Kva พร้อมติดตั้งสำหรับเรือเจ้าท่า ข.๑๗ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

เรือชุดลอกมีเครื่องยนต์รุ่นใหม่ ทดแทนของเดิม สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประชาชนและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางน้ำ และระบบคมนาคมขนส่ง สามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐานสะดวก และปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เครื่องยนต์ขับเคลื่อนไฮดรอลิก ขนาดไม่น้อยกว่า ๓๖๐ แรงม้า
พร้อมชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขนาดไม่น้อยกว่า ๖๒ Kva
พร้อมติดตั้งสำหรับเรือเจ้าท่า ข.๑๗ จำนวน ๑ ชุด |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำกำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ประมาณ ๗๓๐,๐๐๐ ต้น

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆ ได้รับผลกระทบจากปัญหาการขยายพันธุ์ของผักตบชวาอย่างรวดเร็วและมีปริมาณที่หนาแน่น กีดขวางทางน้ำ ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้ได้ตามปกติ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น การระบายน้ำได้ไม่เต็มที่ น้ำเน่าเสีย สัตว์น้ำลดลง ระบบนิเวศน์เสียหาย ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีกำจัดผักตบชวาออกจากแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอกเพื่อกำจัดผักตบชวาและวัชพืชในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการขุดลอกกำจัดผักตบชวา เป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่าง ๆ ของประชาชนจากปัญหาผักตบชวาและเพื่อรักษาสภาพของแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ ให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อบำรุงรักษาสภาพแม่น้ำ ลำคลองสาขา ให้สามารถระบายน้ำได้ดีในฤดูน้ำหลาก
๒. เพื่อให้เรือต่างๆ สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก
๓. เพื่อให้เกิดความสวยงามของสภาพภูมิทัศน์

๓. เป้าหมายโครงการ

กำจัดผักตบชวาและวัชพืช ตามแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ได้จำนวน ๗๓๐,๐๐๐ ต้น และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๐,๘๖๔,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๘.๕๘ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๓๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อกำจัดผักตบชวาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. – ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. การสัญจรทางน้ำสะดวกขึ้น
๒. ระบายน้ำได้ดีขึ้น
๓. คุณภาพของน้ำดีขึ้น
๔. สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น
๕. ลดการแพร่ขยายพันธุ์ของผักตบชวาและพาหะนำโรคต่าง ๆ
๖. ระบบนิเวศน์ของแม่น้ำ ลำคลอง กลับคืนมา
๗. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปริมาณการกำจัดผักตบชวา จำนวน ๗๓๐,๐๐๐ ตัน
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำจำกัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์
ประมาณ ๒๗๐,๐๐๐ ตัน

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆ ได้รับผลกระทบจากปัญหาการขยายพันธุ์ของผักตบชวาอย่างรวดเร็วและมีปริมาณที่หนาแน่น กีดขวางทางน้ำ ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้ได้ตามปกติ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น การระบายน้ำได้ไม่เต็มที่ น้ำเน่าเสีย สัตว์น้ำลดลง ระบบนิเวศน์เสียหาย ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีกำจัดผักตบชวาออกจากแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอกเพื่อกำจัดผักตบชวาและวัชพืชในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการขุดลอกกำจัดผักตบชวา เป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากปัญหาผักตบชวาและเพื่อรักษาสภาพของแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ ให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อบำรุงรักษาสภาพแม่น้ำ ลำคลองสาขา ให้สามารถระบายน้ำได้ดีในฤดูน้ำหลาก
๒. เพื่อให้เรือต่างๆ สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก
๓. เพื่อให้เกิดความสวยงามของสภาพภูมิทัศน์

๓. เป้าหมายโครงการ

กำจัดผักตบชวาและวัชพืช ตามแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ได้จำนวน ๒๗๐,๐๐๐ ตัน และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๗,๗๑๖,๕๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๘.๕๘ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๓๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อกำจัดผักตบชวาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. – ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. การสัญจรทางน้ำสะดวกขึ้น
๒. ระบายน้ำได้ดีขึ้น
๓. คุณภาพของน้ำดีขึ้น
๔. สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น
๕. ลดการแพร่ขยายพันธุ์ของผักตบชวาและพาหะนำโรคต่าง ๆ
๖. ระบบนิเวศน์ของแม่น้ำ ลำคลอง กลับคืนมา
๗. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปริมาณการกำจัดผักตบชวา จำนวน ๒๗๐,๐๐๐ ตัน
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร
เนื้อดินประมาณ ๑,๓๗๒,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวกกลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการค้าทางเรือของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้น ๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กลุ่มเรือขุดลอก สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ไขร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอกจำนวน ๑,๓๗๒,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๔๘,๒๒๕,๘๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๓๕.๑๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน พ.ย. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆ สามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๓. ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล
๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๑,๓๗๒,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกักเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิ เช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้เกิดตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง
๔. เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๙ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๓,๐๘๕,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๕.๖๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. การกักเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง
๕. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๖. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๗. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๙ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๙๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒
จังหวัดนครสวรรค์ จำนวน ๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการชุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก่ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการชุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อชุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง
๔. เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

ชุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งชุดลอก จำนวน ๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุชุดลอก ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๓,๔๖๙,๘๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๕.๖๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง
๕. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๖. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๗. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๙๑๕,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗
จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก่ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง
๔. เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๓,๐๘๕,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๕.๖๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง
๕. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๖. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๗. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๙๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘
จังหวัดขอนแก่น จำนวน ๑๕ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๙๔,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก่ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง
๔. เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๕ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๑,๐๙๔,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๘,๐๖๑,๑๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๒๕.๖๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง
๕. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๖. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๗. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๕ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๑,๐๙๔,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓
จังหวัดตรัง จำนวน ๙ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอรเวลาขึ้นน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการชุดลอกในแม่น้ำต่างๆ ให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อชุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ชุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งชุดลอก จำนวน ๙ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุชุดลอก ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๘,๑๒๐,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๓๕.๑๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆ สามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๓. ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล
๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๙ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๙๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔
จังหวัดสงขลา จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอรเวลาขึ้นน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการชุดลอกในแม่น้ำต่างๆ ให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อชุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ชุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาตร่องน้ำตามคำสั่งชุดลอก จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุชุดลอก ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๘,๖๘๒,๔๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๓๕.๑๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆ สามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๓. ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล
๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๘๑๖,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕
จังหวัดจันทบุรี จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอรเวลาขึ้นน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการชุดลอกในแม่น้ำต่างๆ ให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อชุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ชุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาตร่องน้ำตามคำสั่งชุดลอก จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุชุดลอก ๖๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๑,๐๙๐,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๓๕.๑๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆ สามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๓. ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล
๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๐ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๖๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖
จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอรเวลาขึ้นน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการค้าทางเรือของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆ ให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงได้ขอตั้งงบประมาณเพื่อขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๘๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๘,๑๒๐,๐๐๐ บาท (อัตราต่อหน่วย ๓๕.๑๕ บาท (ราคาน้ำมันดีเซล ๒๕.๐๐-๒๕.๙๙ บาท/ลิตร))

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อขุดลอกแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- ดำเนินงาน เดือน ต.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆ สามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๓. ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล
๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑๒ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๘๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำจ้างเหมาอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) จังหวัดพิจิตร
(ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๐))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

๑) ด้วยกรมเจ้าท่า ได้ว่าจ้าง หจก. รุ่งสวรรณศรีอินเตอร์ ดำเนินงานโครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) จังหวัดพิจิตร เมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ วงเงิน ๑๖๗,๖๑๖,๐๐๐ บาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔๕๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ จำนวน ๒๕ งวด

๒) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างเหมา โครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ปริมาณวัสดุขุดลอกไม่น้อยกว่า ๓,๙๑๕,๔๘๓.๐๑ ลูกบาศก์เมตร ภายในวงเงินค่าจ้าง ระยะเวลาดำเนินการและเงื่อนไขอื่น ๆ คงเดิม

๓) กรมฯ ได้งดหรือลดค่าปรับได้ตามความเป็นจริงไม่เกิน ๑๑๑ วัน ให้ผู้รับจ้าง (งดค่าปรับ นับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญาจนถึงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๒) เมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒

๔) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างเหมาโครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) ครั้งที่ ๒ ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ แก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขบุคคลของผู้รับจ้าง จากเดิม ห้างหุ้นส่วนจำกัด รุ่งสวรรณศรีก่อสร้าง เปลี่ยนเป็น ห้างหุ้นส่วนจำกัด รุ่งสวรรณศรีอินเตอร์

๕) ได้มีการเบิกจ่ายเงินค่าจ้างครั้งที่ ๕ งวดที่ ๑ ถึงงวดที่ ๑๘ แล้ว คงเหลือเบิกจ่ายไม่แล้วเสร็จทำให้งบประมาณถูกพับไป

๖) คณะกรรมการตรวจการจ้าง โครงการอนุรักษ์ฟื้นฟู แหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) ครั้งที่ ๕ งวดที่ ๑๙ - ๒๕ (งวดสุดท้าย) ๓๙,๘๙๒,๖๐๘ บาท โดยในเบื้องต้น กรมฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งหาก พ.ร.บ.งบประมาณฯ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแหล่งน้ำไม่ให้ตื้นเขิน เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก

๒. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง

๓. เพื่อฟื้นฟูแหล่งน้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

- ขุดลอกอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) จังหวัดพิจิตร ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๖๐๖,๖๘๓ ลูกบาศก์เมตร

- จ่ายค่าจ้างโครงการอนุรักษ์ฟื้นฟู แหล่งน้ำบึงสีไฟ Phase ๒ (ช่วงที่ ๒) ครั้งที่ ๕ งวดที่ ๑๙ ถึงงวดที่ ๒๕ งวดสุดท้าย

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๙,๘๙๒,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ -

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๔ พ.ย. ๖๐ วงเงิน ๑๖๗,๖๑๖,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ ก.พ. ๖๒ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๕. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๖. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๖๐๖,๖๘๓ ลูกบาศก์เมตร |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำซ่อมแซม ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือเรือพร้อมอุปกรณ์
และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ๑๔ ท่อน**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องด้วยร่องน้ำทางเข้าเขตท่าเรือศรีราชา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี มีท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ที่มีการปรับปรุงเพิ่มเติมประสิทธิภาพในการใช้งาน โดยการติดตั้งอุปกรณ์ AIS AtoN และ อุปกรณ์ Weather Sensor เพื่อใช้ตรวจสอบสถานะของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ เผยแพร่ข้อมูล เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือเข้า-ออก บริเวณท่าเรือศรีราชานั้น เพื่อป้องกัน การชำรุด/เสียหาย ของท่อน และ อุปกรณ์ จึงจำเป็นต้องมีการซ่อมทำ บำรุงรักษาท่อนเครื่องหมาย และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดอยู่ ให้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้โครงสร้างหลักของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ทั้งส่วนบน และล่าง โช้ผูกท่อน ตลอดจนอุปกรณ์อื่น ๆ เช่น AIS AtoN, Weather sensor ให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันการขัดข้อง/เสียหาย ในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัย ในการนำเรือเข้า-ออก บริเวณท่าเรือศรีราชา อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี

๓. เป้าหมายโครงการ

บำรุงรักษา/ซ่อมแซมท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ขนาด Ø ๒.๑๐ ม. และอุปกรณ์ AIS AtoN/อุปกรณ์อื่น ๆ ร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี จำนวน ๑๔ ท่อน

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒,๙๑๕,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

สามารถใช้ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ อุปกรณ์ AIS AtoN อุปกรณ์ Weather Sensor ตลอดจนทราบสถานะต่าง ๆ ของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือที่ติดตั้งไว้บริเวณท่าเรือศรีราชา ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นข้อมูล ในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ตลอดเวลา ทั้งกลางวันและกลางคืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ได้รับการซ่อมแซม ๑๔ ท่อน |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**ค่าซ่อมแซม ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือเรือ หลักไฟเส้นเขื่อน หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์
และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ๑๖ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องด้วยร่องน้ำท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา อ. เมือง จ. สงขลา มีเครื่องหมายการเดินเรือต่าง ๆ เช่น ท่อนเครื่องหมาย หลักไฟเส้นเขื่อน หลักไฟนำ ที่มีการปรับปรุงเพิ่มเติมประสิทธิภาพในการใช้งาน โดยการติดตั้งอุปกรณ์ AIS AtoN และ อุปกรณ์ Weather Sensor เพื่อใช้ตรวจสอบสถานะของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ/หลักไฟเส้นเขื่อน/หลักไฟนำ ในการเผยแพร่ข้อมูล สถานะต่าง ๆ ของเครื่องหมายการเดินเรือดังกล่าว ให้ชาวเรือใช้เป็นข้อมูลในการนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำ และบริเวณท่าเรือให้ปลอดภัยนั้น เพื่อป้องกัน การชำรุด/เสียหาย ของท่อน/หลักไฟเส้นเขื่อน/หลักไฟนำ และอุปกรณ์ ที่ติดตั้งไว้ จึงจำเป็นต้องมีการ ซ่อมทำ บำรุงรักษาท่อนเครื่องหมาย และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดอยู่ ให้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้โครงสร้างหลักของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ทั้งส่วนบน และล่าง โช้ผูกท่อน ตลอดจนอุปกรณ์อื่นๆ เช่น AIS AtoN, Weather sensor ให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันการชำรุด/เสียหาย ในการอำนวยความสะดวก และปลอดภัย ในการนำเรือเข้า-ออก บริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา อ. เมือง จ. สงขลา

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. บำรุงรักษา/ซ่อมแซมท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ขนาด Ø ๒.๑๐ ม. และ อุปกรณ์ AIS AtoN/อุปกรณ์อื่น ๆ จำนวน ๙ ท่อน
๒. บำรุงรักษา/ซ่อมแซมท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ ขนาด Ø ๑.๕๐ ม. และ อุปกรณ์ AIS AtoN/อุปกรณ์อื่น ๆ จำนวน ๓ ท่อน
๓. บำรุงรักษา/ซ่อมแซมหลักไฟปลายเส้นเขื่อนและอุปกรณ์ AIS AtoN/อุปกรณ์อื่น ๆ จำนวน ๒ หลัก
๔. บำรุงรักษา/ซ่อมแซมหลักไฟนำ และอุปกรณ์ AIS AtoN/อุปกรณ์อื่น ๆ จำนวน ๒ หลัก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒,๕๑๘,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

สามารถใช้ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ อุปกรณ์ AIS AtoN อุปกรณ์ Weather Sensor ตลอดจนทราบสถานะต่าง ๆ ของท่อนเครื่องหมายการเดินเรือที่ติดตั้งไว้บริเวณท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นข้อมูลในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ตลอดเวลา ทั้งกลางวันและกลางคืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : พუნเครื่องหมายเลขเดินเรือเรือ หลักไฟสันเขื่อน หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์ และ AIS AtoN ได้รับการซ่อมแซม ๑๖ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตราย พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ฝั่งอันดามัน (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง) ๑๐ หลัก

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิม ที่ชำรุดเสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ต้น/และหรือทางเดินเรือที่ดีที่สุดในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ. ตรัง

๒. วัตถุประสงค์

ใช้เป็นที่ยกย่องกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่น ๆ เพื่อกำกับให้เรือแล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ฝั่งอันดามัน (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง) ๑๐ หลัก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สะดวกในการบำรุงรักษา

๒. เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่น ๆ ให้เป็นที่ยกย่องในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนหลักไฟขอบร่อง ๑๐ หลัก |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างหลักไฟขอรับรอง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตราย
พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา,
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี,
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ๑๕ หลัก

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอรับรอง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิม ที่ชำรุดเสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ตื้น/และหรือทางเดินเรือที่ดีที่สุดในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ. สงขลา สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ. จันทบุรี และ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ. สุราษฎร์ธานี

๒. วัตถุประสงค์

ใช้เป็นที่ยกย่องกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่น ๆ เพื่อกำกับให้เรือแล่นเข้า-ออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างหลักไฟขอรับรอง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี) ๑๕ หลัก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สะดวกในการบำรุงรักษา

๒. เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่น ๆ ให้เป็นที่ยกย่องในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนหลักไฟขอรับรอง ๑๕ หลัก |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

โครงการจัดหาระบบห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) ๑ โครงการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นและความสำคัญของการเปลี่ยนผ่านภาครัฐสู่ยุคดิจิทัล จึงได้พัฒนาระบบงานมาใช้ในกระบวนการบริหารงานภายในกระบวนการให้บริการประชาชนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาล ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการพัฒนาระบบงานเพื่อใช้ในการบริหาร จัดการภายในองค์กร และสนับสนุนภารกิจหลัก โดยมีระบบที่ให้บริการประชาชนและสนับสนุนการปฏิบัติงาน เช่น ระบบ Single Windows @ Marine Department ระบบ Single Window & Fishing Fleet ระบบทะเบียนเรือ ระบบคนประจำเรือ ระบบประกาศนียบัตร ระบบตรวจเรือ ระบบตรวจการขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบสิ่งล่องลำนํ้า เป็นต้น ใช้งานในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค แต่เนื่องจากปัจจุบันมีการจัดซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่างๆ เพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับระบบที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) มีพื้นที่ไม่เพียงพอ อุปกรณ์บางชิ้นต้องติดตั้งในห้องที่มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความเสี่ยงที่จะทำให้อุปกรณ์ และข้อมูลที่จัดเก็บเสียหาย จึงจำเป็นต้องย้ายสถานที่ปฏิบัติงานไปปฏิบัติงานที่อาคารหลังใหม่ ซึ่งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่างๆ (เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย อุปกรณ์เครือข่าย อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย) จะต้องถูกย้ายไปด้วย อย่างไรก็ตามอาคารหลังใหม่ยังไม่มีห้อง Data Center รองรับการจัดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกแบบห้อง Data Center ปรับปรุงสถานที่ให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานในอนาคต เพิ่มพื้นที่ให้เพียงพอ มีมาตรฐาน ทันสมัย มีเสถียรภาพน่าเชื่อถือ และมีความปลอดภัยสูง โดยคำนึงถึงความจำเป็นและความเหมาะสมกับเทคโนโลยี เพื่อลดความเสี่ยงจากการหยุดทำงานของระบบสารสนเทศ ด้วยเหตุขัดข้องต่าง ๆ ที่ไม่พึงประสงค์ และยกระดับห้อง Data Center ให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนด การบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการที่ดี

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อออกแบบติดตั้งห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) สำหรับติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และอุปกรณ์เครือข่ายกับอาคารสำนักงานแห่งใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับความต้องการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ของกรมเจ้าท่า

๒. เพื่อจัดสร้างห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) ให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนด การบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการที่ดี ตามมาตรฐานห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center)

๓. เป้าหมายโครงการ

ออกแบบติดตั้งห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) พร้อมระบบสนับสนุน ให้สามารถรองรับการใช้งานด้านไอทีที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติราชการของกรมเจ้าท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำนวน ๑ โครงการ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. กรมเจ้าท่า มีห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) ที่มีความเป็นมาตรฐาน ทันสมัย มีเสถียรภาพ น่าเชื่อถือ มีความมั่นคงปลอดภัยสูง ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการที่ดี ตามมาตรฐานห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) สามารถรองรับการติดตั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์เครือข่าย อุปกรณ์การสำรองข้อมูล ระบบสารสนเทศที่ใช้งานในปัจจุบัน และรองรับการขยายในอนาคต

๒. ระบบสารสนเทศของกรมฯ สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีเสถียรภาพ ลดความเสี่ยงจากการหยุดทำงานของระบบสารสนเทศ (Down Time) อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ เช่น จากปัญหา ไฟฟ้าขัดข้อง อัคคีภัย ปัญหาจากการบุกรุกโดยบุคคล เป็นต้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จัดหาระบบห้องควบคุมคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Data Center) จำนวน ๑ โครงการ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดทำระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทย ที่ไม่ใช่เรือประมง ๑ ระบบ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้มีมาตรการควบคุมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ โดยให้เจ้าของเรือต้องจัดทำสัญญาคนประจำเรือ เนื่องจากเป็นเอกสารที่จะต้องมีการประจำเรือ ตามการบังคับของกฎหมายแห่งมาตรา ๔๙ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ และมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดเนื้อหาของการคุ้มครองสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการจ้างลูกจ้าง ซึ่งบังคับกับเรือไทยทั่วไปที่ไม่ใช่เรือประมง โดยบังคับกับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง เรือกลเดินทะเลชายแดน เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและเดินชายแดน เรือกลเดินทะเลที่มีใช้เรือกลและเดินชายแดน เพื่อมุ่งควบคุมคนประจำเรือ ที่ผ่านมาหนังสือสัญญาคนประจำเรือยังเป็นรูปแบบเล่มหนังสือ โดยมีอยู่ในเรือ ๑ เล่ม และที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา ๑ เล่ม ทั้ง ๒ เล่มต้องมีข้อมูลที่ตรงกัน หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือสามารถทำได้ จากระบบสารสนเทศการบันทึกข้อมูลหนังสือคนประจำเรือ แต่ไม่สามารถทำให้รายชื่อคนประจำเรือในหนังสือสัญญาคนประจำเรือทั้ง ๒ ฉบับตรงกับความเป็นจริงในฐานข้อมูลที่บันทึก หากมีการเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือ ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานไม่สามารถตรวจสอบได้ไม่มีระบบแจ้งเตือน อีกทั้งระบบที่มีไว้ให้คนประจำเรือบันทึกระยะเวลาการปฏิบัติงานบนเรือ (Sea Service) ไม่ได้มีการเชื่อมโยงกับระบบ SW@ MD ในการแจ้งเรือเข้า-ออกของเรือไทยและเรือต่างชาติที่มีคนสัญชาติไทยทำงานอยู่บนเรือ ในส่วนนี้ทำให้กรมเจ้าท่าไม่มีระบบตรวจสอบควบคุมการเข้าและออกไปทำงานในเรือของคนประจำเรือ ปัจจุบันเป็นการให้บริการแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่สมบูรณ์เต็มรูปแบบ ไม่มีการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบงานที่เกี่ยวข้องภายในกรมเจ้าท่า

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อพัฒนาระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมงด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ และบัญชีคนประจำเรือตามมาตรา ๒๘๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

๒. เพื่อพัฒนาระบบการควบคุมคนประจำเรือสัญชาติไทย โดยการนำเทคโนโลยี Face Detection และ Face Recognition มาใช้งานในการพิสูจน์ตัวตนบุคคล

๓. เพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลในการแจ้งเรือเข้า-ออกของเรือไทยและเรือต่างชาติที่มีคนสัญชาติไทยทำงานอยู่บนเรือกับระบบ SW@MD

๔. เพื่อพัฒนาระบบการออกใบรับรองการปฏิบัติงานในทะเลของผู้ทำการในเรือตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยการนับระยะเวลาการปฏิบัติงานในเรือเดินทะเลที่เป็นเรือกลและเรือที่ชักธงต่างประเทศ

๕. เพื่อพัฒนาระบบการแจ้งลงทำการในเรือและการแจ้งขึ้นจากเรือของคนประจำเรือ (Sea Service) ด้วยการใช้ยืนยันตัวตนบุคคลโดยใช้เทคโนโลยี Face Recognition ในการรายงานด้วย

๖. เพื่อพัฒนาการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือ และบัญชีคนประจำเรือ โดยใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Digital Certificate)

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดทำระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง ๑ ระบบ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจัดทำระบบแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียด/ทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคา/พิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง (CREW AGREEMENT OF THAI VESSEL) ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

๒. มีระบบฐานข้อมูลทะเบียนเรือไทยและเรือต่างประเทศ เพื่อให้สามารถนับระยะเวลาการปฏิบัติงานบนเรือของคนประจำเรือ (Sea Service)

๓. เจ้าหน้าที่สามารถควบคุม ตรวจสอบ ติดตามการแจ้งขึ้น-แจ้งลงทำงานในเรือ (Sea Service) ของคนประจำเรือชกธงไทยและชกธงต่างประเทศโดยการยืนยันตัวตนบุคคลด้วยเทคโนโลยี Face Scan System บนอุปกรณ์ Smart Phone

๔. มีระบบรายงานการแจ้งขึ้น-แจ้งลงทำงานในเรือ (Sea Service) ของคนประจำเรือโดยการยืนยันตัวตนบุคคลด้วยเทคโนโลยี Face Scan System บนอุปกรณ์ Smart Phone

๕. มีฐานข้อมูลคนประจำเรือในการแจ้งขึ้น-แจ้งลงทำงานในเรือที่ครบถ้วน ถูกต้องตรงกับหนังสือสัญญาคนประจำเรือสำหรับเรือไทย

๖. มีระบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลหนังสือสัญญาคนประจำเรือสำหรับเรือไทยและใบรับรองอัตราค่าจ้างขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัย

๗. หน่วยงานที่กำกับดูแลสามารถใช้ระบบร่วมกันได้

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ระบบการออกหนังสือสัญญาคนประจำเรือและบัญชีคนประจำเรือสำหรับเรือไทยที่ไม่ใช่เรือประมง จำนวน ๑ โครงการ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมระยะ ๒๐ ปี แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนการสร้างฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและอยู่บนข้อเท็จจริงสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อช่วยในการตัดสินใจเชิงนโยบายของประเทศ ตลอดจนแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยกระดับ NMTIC เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคมกลยุทธ์เพิ่มศักยภาพ NMTIC และการใช้ประโยชน์จาก Big Data Analytics ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนองตามแผนดิจิทัลของประเทศและแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ ของกระทรวงฯ กรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าการทำความสะอาดข้อมูล (Data cleaning) ฐานข้อมูลงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้ความสำคัญถูกต้องสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถวิเคราะห์ตรวจสอบเปรียบเทียบ การเปลี่ยนแปลงขอข้อมูลรวมทั้งประมวลผล กำหนดเงื่อนไขต่างๆ และออกรายงานตามความต้องการได้อย่างรวดเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อทำความสะอาดข้อมูล (Data cleaning) ฐานข้อมูลงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า
๒. เพื่อจัดทำระบบรายงานอัจฉริยะ (Business Intelligence - BI)
๓. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลระบบรายงาน (BI data warehouse)
๔. การออกแบบและจัดทำรายงาน (Report design automatic) และระบบประมวลผลอัจฉริยะ (Artificial Intelligence - AI processing implementation)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. มีระบบในการรองรับการประเมินโดย IMO
๒. มีระบบเพื่อประมวลผล กำหนดเงื่อนไขต่างๆ และออกรายงานตามความต้องการได้อย่างรวดเร็ว
๓. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่
๔. เป็นระบบรายงาน (Management & Report) และตรวจสอบ (Audit) สำหรับผู้บริหาร, เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไป

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๒๘,๕๕๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๒๓,๘๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๓๕,๘๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔,๒๒๖,๓๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๙,๗๖๔,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๙ ธ.ค. ๖๓ วงเงิน ๒๘,๕๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๘ พ.ค. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๕๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเรือ และคนประจำเรือของกรมเจ้าท่า ด้วยการทำความสะอาดข้อมูล (Data cleaning) ฐานข้อมูลงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความถูกต้องสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถวิเคราะห์ตรวจสอบเปรียบเทียบ การเปลี่ยนแปลงขอข้อมูลรวมทั้งประมวลผล กำหนดเงื่อนไขต่างๆ และออกรายงานตามความต้องการได้อย่างรวดเร็ว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ จำนวน ๑ โครงการ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง
ตำบลห้วยโป่ง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ได้ก่อสร้างมานานปัจจุบันอาคารสำนักงานมีสภาพทรุดโทรมไม่เคยทำการปรับปรุงมาก่อน ระบบสาธารณูปโภคภายในอาคารเสียหาย เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ประปา ห้องน้ำ เพื่อป้องกันมิให้โครงสร้างอาคารเกิดความเสียหายไปจากเดิม เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างส่วนที่ชำรุดและปรับปรุงเพิ่มเติมห้องทำงานให้เพียงพอต่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน พร้อมทั้งปรับปรุงห้องประชุมสำนักงานเพื่อต้อนรับคณะองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่จะมาตรวจความพร้อมในเขตพื้นที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง และเพื่อใช้ประโยชน์ในการกิจของสำนักงาน

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงอาคารสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรงและมีความปลอดภัย
๒. เพื่อก่อสร้างห้องน้ำชาหญิง ไว้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ
๓. เพื่อปรับปรุงระบบสุขาภิบาลภายนอกอาคาร
๔. เพื่อปรับปรุงระบบระบายน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ปรับปรุงอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งก่อสร้างสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง จำนวน ๑ หลัง ได้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีความปลอดภัย
๒. ปรับปรุงระบบสุขาภิบาลภายนอกอาคาร ให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมควบคุมมลพิษ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงอาคารสำนักงานแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองมีสำนักงานที่เป็นมาตรฐานไว้ให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการ
๒. เพื่อความปลอดภัยในการใช้อาคาร
๓. ทรพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น
๔. เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่อยู่อาศัยและสามารถเดินทางมาปฏิบัติราชการได้รวดเร็ว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา
ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมาในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรม ซึ่งมีอายุการใช้งานประมาณ ๒๐ ปี ระบบสาธารณูปโภคภายในอาคารเสียหาย เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ประปา ห้องน้ำ เพื่อป้องกันมิให้โครงสร้างอาคารเกิดความเสียหายไปจากเดิม เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงให้มีสภาพดีดังเดิม และเป็นการประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างใหม่ และก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ ตามนโยบายส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพคนพิการ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีความปลอดภัย
๒. เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. อาคารและสิ่งปลูกสร้างสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา จำนวน ๑ หลัง ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรงและมีความปลอดภัย
๒. ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓,๑๖๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงอาคารสำนักงานแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อความปลอดภัยในการใช้อาคาร
๒. ช่วยเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการประชาชน
๓. ททรัพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น
๔. สำนักงานเจ้าท่าสาขานครราชสีมา ได้พื้นที่ในการเก็บเอกสารทางราชการและเก็บอย่างเป็นระเบียบมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ปรับปรุงอาคารสำนักงานพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน ภายในสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จังหวัดชลบุรี ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จ.ชลบุรี เป็นหน่วยงานในส่วนภูมิภาคของกรมเจ้าท่า มีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และยังปฏิบัติงานร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทางน้ำจำนวนมาก แต่ยังไม่มียาอาคารเก็บอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน สำหรับเผชิญเหตุฉุกเฉิน เช่น น้ำมันหกรั่วไหล เจ้าหน้าที่จะสามารถไปปฏิบัติงานในพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว และเพื่อสร้างความมั่นใจในการควบคุมดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และรองรับการพัฒนาท่าเทียบเรือในอนาคต

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิ ลานคอนกรีต ระบบวางระบายน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน จำนวน ๑ หลัง
๒. สิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิ ลานคอนกรีตพื้นที่ ๑๐๐๐ ตร.ม. ระบบวางระบายน้ำ ๒๐๐ ม.

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สามารถเรียกกระดมเจ้าหน้าที่ได้รวดเร็ว ทันท่วงทีเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติภัยทางน้ำ
๒. เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | อาคารเก็บอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ภายในศูนย์ควบคุมจราจรทางน้ำ จังหวัดภูเก็ต ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล จ.ภูเก็ต เป็นหน่วยงานในส่วนภูมิภาคของกรมเจ้าท่า มีอำนาจหน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และยังปฏิบัติงานร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งศูนย์ควบคุมจราจรทางน้ำ จ.ภูเก็ต มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทางน้ำจำนวนมาก แต่ยังไม่มียาอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน สำหรับเผชิญเหตุฉุกเฉิน เช่น น้ำมันหกรั่วไหล เจ้าหน้าที่จะสามารถไปปฏิบัติงานในพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว และเพื่อสร้างความมั่นใจในการควบคุมดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และรองรับการพัฒนาท่าเทียบเรือในอนาคต

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิ ลานคอนกรีต ระบบวางระบายน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน จำนวน ๑ หลัง
๒. สิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิ ลานคอนกรีตพื้นที่ ๑๐๐๐ ตร.ม. ระบบวางระบายน้ำ ๒๐๐ ม.

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงอาคารสำนักงานแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สามารถเรียกกระดมเจ้าหน้าที่ได้รวดเร็ว ทันท่วงทีเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติภัยทางน้ำ
๒. เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | อาคารเก็บอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๒))

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม มีภารกิจตามอำนาจหน้าที่ กำกับดูแล การส่งเสริมพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง ในปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีอาคารที่ทำการซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารที่ใช้งานมาเป็นระยะเวลานานมากกว่า ๒๕ ปี ซึ่งมีสภาพทรุดโทรม และมีประชาชนมาติดต่อราชการต่างๆ ภายในกรมฯ เป็นจำนวนมาก จึงเกิดปัญหาพื้นที่ลานจอดรถไม่เพียงพอ โดยอาคาร ๓ อาคาร ๔ และอาคาร ๕ เป็นอาคารเดิมเก่าแก่ที่ก่อสร้างมานานและมีสภาพทรุดโทรมมาก จึงต้องทำการรื้อถอนอาคารเดิมออกและก่อสร้างอาคารที่ทำการทดแทน ดังนั้น กรมเจ้าท่าจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่าหลังใหม่ ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ โครงสร้างอาคาร ขั้นตอนการก่อสร้าง และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ มีความซับซ้อน เพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ถูกต้องตามหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีความเชี่ยวชาญในงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ควบคุมงานข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร
๒. เพื่อให้งานก่อสร้างอาคารถูกต้องตามรูปแบบก่อสร้าง และรายการ

๓. เป้าหมายโครงการ

ควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร มีชั้นใต้ดิน ๕ ชั้น และอยู่เหนือพื้นดินสูง ๑๐ ชั้น จำนวน ๑ หลัง

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

- งบประมาณรวม ๑๔,๖๗๗,๙๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๗,๖๕๕,๕๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท
 ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๗๓๔,๕๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๘๗,๙๐๐ บาท *
- * (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๘ พ.ค. ๖๑ (นับแต่วันที่ผู้รับจ้างได้รับหนังสือให้เข้างาน) วงเงิน ๑๔,๓๙๐,๐๐๐ บาท ดำเนินการแล้วเสร็จ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

การควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : อาคารที่ทำการ จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด ตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ๑ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด เป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ ในการอนุญาตให้ทำการขุดลอกร่องน้ำ การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การขออนุญาตขุดลอก การขออนุญาตใช้เรือ การขอเปลี่ยนแปลงรายการเรือ การระวางชี้และรับรองแนวเขต การออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลและการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ เป็นต้น ปัจจุบันไม่มีอาคารสำนักงานที่เป็นมาตรฐาน เป็นเพียงสำนักงานขนาดเล็ก (สำนักงานควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือเดิม) ไม่เพียงพอต่อการบริการประชาชนหลายๆ ด้าน และยังไม่มีอาคารที่พักอาศัย ทำให้เป็นภาระค่าครองชีพ ค่าพาหนะเดินทาง สำหรับเจ้าหน้าที่ชั้นผู้น้อย

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคาร คสล. ๓ ชั้น
๒. เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย อาคาร คสล. ๓ ชั้น
๓. เพื่อก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ เช่น ลานคอนกรีต คสล. ระบบระบายน้ำ โรงจอดเรือ โรงจอดรถยนต์ เสาธง ป้ายสำนักงาน และ รั้ว
๔. เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ (ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ, ทางลาดป้ายและอื่นๆ)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ถมดิน ๔,๖๐๐ ลบ.ม.
๒. ก่อสร้างอาคารสำนักงาน คสล. ๓ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๖๕๐ ตร.ม. จำนวน ๑ หลัง
๓. ก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย อาคาร คสล. ๓ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๙๔๙ ตร.ม. จำนวน ๑ หลัง
๔. สิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ เช่น
 - ๔.๑ ก่อสร้างห้องน้ำสำหรับผู้พิการ จำนวน ๑ หลัง
 - ๔.๒ ก่อสร้างทางลาด คสล. และ ป้าย และอื่นๆ
 - ๔.๓ ลานคอนกรีต ๑๖๒๔ ตร.ม.
 - ๔.๔ โรงจอดเรือ ๑ หลัง
 - ๔.๕ โรงจอดรถ ๓ หลัง
 - ๔.๖ รั้ว ๓๓๘ ม.
 - ๔.๗ ประตูทางเข้า ๒ บาน
 - ๔.๘ ป้ายสำนักงาน ๑ ป้าย
 - ๔.๙ เสาธง ๑ เสา

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๓๔,๓๘๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๗๖,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๕๑๖,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๒,๙๘๘,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๘ เม.ย. ๖๔ วงเงิน ๓๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ ต.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒.๒๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด มีสำนักงานที่เป็นมาตรฐานไว้ให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการ
๒. เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการ เป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่อยู่อาศัยและสามารถเดินทางมาปฏิบัติราชการได้รวดเร็วขึ้น และสามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้
๓. สามารถเรียกกรมเจ้าท่าที่ไดรรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉินเช่นอุบัติเหตุทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | อาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงอาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีอาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ และหอประภาคาร เป็นอาคาร คสล. ๔ ชั้น ตั้งอยู่ในทะเลบริเวณอ่าวไทยตอนบน ซึ่งใช้เป็นที่พักและสำนักงานของกลุ่มนาร่องที่ ๑ สมุทรปราการ สำนักนาร่อง มีหน้าที่รับผิดชอบในการนาร่องเรือเข้า-ออก และเลื่อนที่จอดเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ และควบคุม ดูแลการขอใช้บริการนาร่องเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนาร่อง ก่อสร้างมาเป็นระยะเวลานาน ปัจจุบันอาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรม เสื่อมสภาพ วัสดุและอุปกรณ์ของตัวอาคารได้รับความเสียหายจากสภาพอากาศและคลื่นลมพายุในทะเล อาจเกิดอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในอาคาร อีกทั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในอาคารชำรุดเสียหาย ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่ได้รับความสะดวกในการปฏิบัติงาน

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงอาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ อาคาร คสล. ๔ ชั้น และหอประภาคาร ณ สถานีนาร่องสมุทรปราการ บริเวณอ่าวไทยตอนบน จังหวัดสมุทรปราการ

๒. ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น เครื่องปรับอากาศ ระบบน้ำใช้ ระบบไฟฟ้า ที่ชำรุดเสียหาย

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงอาคารสถานีนาร่อง จำนวน ๑ หลัง ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีความปลอดภัย พร้อมปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๖ ก.พ. ๖๔ วงเงิน ๙,๔๓๖,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ เม.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙๐

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. อาคารและระบบสาธารณูปโภค อยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยจากการใช้งาน และทรัพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น

๒. ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงาน ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	อาคารสถานีนาร่องได้รับการปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๕๕, จท.๑๕๙, จท.๑๖๑, จท.๒๐๑, จท.๒๑๓, จท.๑๗๐, จท.๑๗๑, จท.๒๕๕)
กรุงเทพมหานคร ๘ ลำ**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษาแม่น้ำ ลำคลอง และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดี ต่อผู้ละเมิดกฎหมาย มีความจำเป็น ต้องใช้เรือ ในการตรวจตราการจราจรทางน้ำ รวมถึงเฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ จึงจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปี ตามระยะเวลาที่กำหนดของเครื่องยนต์ไว้ คือทุก ๓ ปี หรือครบระยะเวลาของการใช้เครื่องยนต์ เป็นการซ่อมเพื่อดูแลรักษาตัวเรือและเครื่องยนต์เรือให้มีอายุการใช้งานเพิ่มขึ้น เนื่องจากตัวเรือ ส่วนประกอบและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ของผู้ปฏิบัติงานภายในเรือ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติราชการ รวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๕๕, จท.๑๕๙, จท.๑๖๑, จท.๒๐๑, จท.๒๑๓, จท.๑๗๐, จท.๑๗๑, จท.๒๕๕) ๘ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์เรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพสมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรง พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๓๐๑,๔๐๐ บาท ประกอบด้วย

- เรือ จท.๕๕ วงเงิน ๑,๒๕๐,๐๐๐ บาท
- เรือ จท.๑๕๙, จท.๑๖๑ วงเงิน ๑,๙๕๗,๐๐๐ บาท
- เรือ จท.๒๐๑ วงเงิน ๑,๒๖๗๐,๐๐๐ บาท
- เรือ จท.๒๑๓ วงเงิน ๑,๕๓๘,๐๐๐ บาท
- เรือ จท.๑๗๐, จท.๑๗๑ วงเงิน ๑,๗๑๒,๐๐๐ บาท
- เรือ จท.๒๕๕ วงเงิน ๒,๔๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

- เรือ จท.๕๕, เรือ จท.๑๕๙, เรือ จท.๑๖๑, เรือ จท.๒๑๓, เรือ จท.๑๗๐, เรือ จท.๑๗๑ = ๙๐ วัน
- เรือ จท.๒๐๑, เรือ จท.๒๕๕ = ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรา กำกับดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปราม ดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวังการก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ จำนวน ๘ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือชลธารานุรักษ์) กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษาแม่น้ำ ลำคลอง และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดี ต่อผู้ละเมิดกฎหมาย มีความจำเป็น ต้องใช้เรือในการจัดการขนน้ำมัน เฝ้าระวังการก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ จึงจำเป็นต้องซ่อมใหญ่ เรือประจำปี ตามระยะเวลาที่กำหนดของเครื่องยนต์ คือทุก ๓ ปี หรือครบระยะเวลาของการใช้เครื่องยนต์ เป็นการ ซ่อมเพื่อดูแลรักษาตัวเรือและเครื่องยนต์เรือให้มีอายุการใช้งานเพิ่มขึ้น เนื่องจากตัวเรือ ส่วนประกอบและเครื่องยนต์ มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ของผู้ปฏิบัติงานภายในเรือ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมเรือขนาดใหญ่ให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติราชการ ในการ จัดการขนน้ำมัน เฝ้าระวังการก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ รวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งาน ยาวนานขึ้น

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือชลธารานุรักษ์) ๑ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์เรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพ สมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรง พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘๓,๕๙๖,๓๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

เรือขนาดใหญ่มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการในการจัดการขนน้ำมัน เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ซ่อมเรือขนาดใหญ่ จำนวน ๑ ลำ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

โครงการปรับปรุงอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ประจำคลังจังหวัดสมุทรปราการ และคลังจังหวัดสงขลา ๑ โครงการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กลุ่มสิ่งแวดล้อม มีคลังสำหรับเก็บอุปกรณ์สำหรับขจัดคราบน้ำมัน อยู่สองแห่งคือที่สมุทรปราการ ใช้เพื่อเก็บรักษาอุปกรณ์สำหรับใช้ในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างและอ่าวไทยตอนบน และอีกแห่งอยู่ที่จังหวัดสงขลา ใช้เพื่อเก็บรักษาอุปกรณ์สำหรับใช้ในพื้นที่อ่าวไทยตอนล่างและแถบทะเลอันดามัน มีความจำเป็น ต้องได้รับ การบำรุงรักษาอุปกรณ์อุปกรณ์สำหรับขจัดคราบน้ำมัน เพื่อให้มีประสิทธิภาพ และเสริมความพร้อมในการขจัดคราบน้ำมัน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์อุปกรณ์สำหรับขจัดคราบน้ำมัน ที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ เมื่อเกิดเหตุ น้ำมันรั่วไหลขึ้นในพื้นที่อ่าวไทยและแถบทะเลอันดามัน

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์อุปกรณ์สำหรับขจัดคราบน้ำมัน และจัดทำแผนการบำรุงรักษาประจำปี ในปีต่อไป

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.พ. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

มีอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันที่สมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้งาน ใช้ในการป้องกันและขจัดมลพิษจากเหตุน้ำมันรั่วในทะเล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | อุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันได้รับปรับปรุง จำนวน ๑ โครงการ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**โครงการรื้อถอนสิ่งกีดขวางในแม่น้ำเจ้าพระยา
กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ ๑ โครงการ**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สิ่งกีดขวางทางน้ำ เช่น ซากเสาหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีความชำรุด และไม่มีผู้ดูแล เป็นการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ และการระบายน้ำ ในพื้นที่ตั้งแต่ปากน้ำ จ.สมุทรปราการ ถึงสะพานเชียงราก ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก จ.ปทุมธานี เพื่อรื้อถอนสิ่งกีดขวางทางน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือและการไหลของกระแสน้ำดีขึ้นเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรื้อถอนสิ่งกีดขวางทางน้ำ เช่น เสา หรือสิ่งปลูกสร้างในแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีความชำรุด ซึ่งเป็นการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ในพื้นที่ตั้งแต่ปากน้ำ จ.สมุทรปราการ ถึงสะพานเชียงราก ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก จ.ปทุมธานี
๒. เพื่อให้ทางน้ำปลอดภัยต่อการเดินเรือและรักษาระเบียบริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
๓. เพื่อคืนพื้นที่ทางน้ำสาธารณะ
๔. เกิดความสวยงามของแม่น้ำเจ้าพระยา อันเป็นการสร้างเส้นทางคมนาคมและการท่องเที่ยวทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

รื้อถอนสิ่งกีดขวางในแม่น้ำเจ้าพระยา กทม. จ.นนทบุรี และ จ.สมุทรปราการ ๑ โครงการ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. เป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสวยงาม เป็นระเบียบเรียบร้อย
๒. เพิ่มพื้นที่ทางน้ำสาธารณะ ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ลดอุบัติเหตุทางน้ำ
๓. เพื่อขจัดสิ่งกีดขวาง สวะ ขยะ ในแม่น้ำ เพิ่มอัตราการไหลของน้ำ ป้องกันน้ำท่วม
๔. เพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมลำน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | สิ่งกีดขวางในแม่น้ำเจ้าพระยาได้รับรื้อถอน จำนวน ๑ โครงการ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
บริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ รายการ (ระยะที่ ๒)**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ดูแล รักษา และขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายในน่านน้ำไทย ผลของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ก่อให้เกิดปัญหาการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำ ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายฝั่งทะเล ที่ไม่ถูกต้องตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ปัจจุบันเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศและข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศได้เข้ามามีบทบาทอย่างสูงในการเป็นเครื่องมือที่สำคัญ และมีประสิทธิภาพในการแสดงให้เห็นถึงเปลี่ยนแปลงของการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำจากอดีตถึงปัจจุบันและยังเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการตรวจสอบการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำโดยผิดกฎหมายได้ เพื่อป้องกันมิให้มีการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำน้ำเพิ่มเติมโดยผิดกฎหมาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับฐานข้อมูลที่มีอยู่เพื่อให้ทราบว่าการกระทำผิดเกี่ยวกับการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำน้ำในพื้นที่ใดจะช่วยให้การบริหารงานการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำน้ำแม่น้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว ถูกต้องและเป็นธรรมตอบสนองนโยบายของรัฐบาลได้อย่างรวดเร็วโดยมีพื้นที่สำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียด ฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยจาก จ.ชลบุรี จนถึง จ.นราธิวาส ทะเลสาบสงขลาและแม่น้ำในภาคใต้บางส่วน

หมายเหตุ : การจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ฯ ดำเนินการ ๓ ระยะ ดังนี้

๑) ระยะที่ ๑ บริเวณแม่น้ำภายในประเทศ ชายฝั่งทะเล (๔,๗๔๗.๗๐ กม.) วงเงิน ๒๙๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ปี ๖๑ - ๖๓) ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒) ระยะที่ ๒ บริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบและแม่น้ำภายในประเทศ (๕,๘๑๔.๓๗ กม.) วงเงิน ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท (ปี ๖๓ - ๖๕) อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๕.๑๙

๓) ระยะที่ ๓ บริเวณแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคเหนือ และเกาะ (๕,๔๖๕.๐๘ กม.) วงเงิน ๒๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ปี ๖๕ - ๖๗) ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ให้เชื่อมโยงกับข้อมูลรายละเอียดของอาคารและสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำน้ำในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลทรัพยากรน้ำทั้งระบบอย่างบูรณาการ และเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลภูมิสารสนเทศด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

โครงการฯ ดำเนินการภายใต้ แผนบูรณาการ "มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ" ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๖ ก.ย. ๕๙ (หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ ๐๕๐๕/๓๓๑๔๖ ลงวันที่ ๗ ก.ย.๕๙) โดยจะสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียด ฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยจาก จ.ชลบุรี จนถึง จ.นราธิวาส ทะเลสาบสงขลาและแม่น้ำในภาคใต้บางส่วน ระยะทางรวม ๕,๘๑๔.๓๗ กิโลเมตร ซึ่งเมื่อดำเนินการโครงการฯ แล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าจะมีฐานข้อมูลฯ สำหรับใช้ในการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย ครอบคลุมพื้นที่แม่น้ำสายหลักในภาคเหนือ ภาคกลาง และชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย เป็นต้น

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๕๒,๓๕๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๒๕,๘๙๘,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๗๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๑ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๑ พ.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๕.๑๙

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

กรมเจ้าท่าจะมีระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สำหรับใช้สนับสนุนการบริหารงานด้านการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในความดูแลของกรมเจ้าท่า ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ตลอดจนใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ ๑ รายการ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | จ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณแม่น้ำ และเกาะภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ ฉบับ (ระยะที่ ๓)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ดูแล รักษา และขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบและทะเลภายใน น่านน้ำไทย ผลของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ก่อให้เกิดปัญหาการปลูกสร้างอาคาร หรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำ ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยหรือบนชายหาดชายฝั่งทะเล ที่ไม่ถูกต้อง ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ปัจจุบันเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศและข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศได้เข้า มามีบทบาทอย่างสูงในการเป็นเครื่องมือที่สำคัญ และมีประสิทธิภาพในการแสดงให้เห็นถึงเปลี่ยนแปลงของการ ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำจากอดีตถึงปัจจุบันและยังเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการตรวจสอบการ ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำโดยผิดกฎหมายได้ เพื่อป้องกันมิให้มีการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเพิ่มเติม โดยผิดกฎหมาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับฐานข้อมูลที่มีอยู่เพื่อให้ทราบว่าการกระทำผิด เกี่ยวการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในพื้นที่ใดจะช่วยให้การบริหารงานการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว ถูกต้องและเป็นธรรมตอบสนองนโยบายของรัฐบาลได้อย่างรวดเร็วโดยมี พื้นที่สำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียด ฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณแม่น้ำภายในประเทศในภาคตะวันออก เฉียงเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และเกาะ

หมายเหตุ : การจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ฯ ดำเนินการ ๓ ระยะ ดังนี้

๑) ระยะที่ ๑ บริเวณแม่น้ำภายในประเทศ ชายฝั่งทะเล (๔,๗๔๗.๗๐ กม.) วงเงิน ๒๙๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ปี ๖๑ - ๖๓) ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒) ระยะที่ ๒ บริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบและแม่น้ำภายในประเทศ (๕,๘๑๔.๓๗ กม.) วงเงิน ๓๔๓,๙๘๘,๒๐๐ บาท (ปี ๖๓ - ๖๕) อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๑.๘๘

๓) ระยะที่ ๓ บริเวณแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และเกาะ (๕,๔๖๕.๐๘ กม.) วงเงิน ๒๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ปี ๖๕ - ๖๗) ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ให้เชื่อมโยงกับข้อมูลรายละเอียดของอาคาร และสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำลำน้ำในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลทรัพยากรน้ำทั้งระบบอย่างบูรณาการ และเป็นศูนย์ รวบรวมข้อมูลภูมิสารสนเทศด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

โครงการฯ ดำเนินการภายใต้ แผนบูรณาการ "มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ" ตามมติ คณะรัฐมนตรี วันที่ ๖ ก.ย. ๕๙ (หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ ๐๕๐๕/๓๓๑๔๖ ลงวันที่ ๗ ก.ย.๕๙) โดย จะสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียด ฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณบริเวณแม่น้ำภายในประเทศในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และเกาะ (เช่น เกาะพีพี เกาะเสม็ด เกาะกูด เกาะหมาก) ระยะทาง รวม ๕,๔๖๕.๐๘ กิโลเมตร ซึ่งเมื่อดำเนินการโครงการฯ แล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าจะมีฐานข้อมูลฯ สำหรับใช้ในการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย ครอบคลุมพื้นแม่น้ำสายหลักในภาคเหนือ ภาคกลาง และชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย เป็นต้น

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๒๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๕๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
 ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๗๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อปรับปรุงแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. ๒๕๖๕ - ธ.ค. ๒๕๖๖

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

กรมเจ้าท่าจะมีระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สำหรับใช้สนับสนุนการบริหาร งานด้านการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในความดูแลของกรมเจ้าท่า ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ตลอดจนใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ บริเวณแม่น้ำ และเกาะ ภายในประเทศ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | จ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือฝึกสาครวิสัย จังหวัดสมุทรปราการ ๑ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เรือสาครวิสัยเป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราช กับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา โดยศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีการกิจในการผลิตและพัฒนาบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ คงทน สามารถนำเรือออกฝึกภาคทะเลได้อย่างปลอดภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรม และเป็นไปตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือซึ่งกำหนด ให้เรือทุกลำต้องทำการตรวจสภาพเรือประจำปีต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ บำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ คงทน สามารถนำเรือออกฝึกภาคทะเลได้อย่างปลอดภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรม และเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือซึ่งกำหนด ให้เรือทุกลำต้องทำการตรวจสภาพเรือประจำปีและตรวจครั้งใหญ่ทุก ๔-๕ ปี

๓. เป้าหมาย

ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่างๆ ของเรือฝึกสาครวิสัย ให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีความปลอดภัย และบรรลุภารกิจการฝึกภาค ปฏิบัติทางทะเล โดยจ้างเหมาเรือขึ้นอยู่แห่งซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือ ดังนี้

- เปลือกและอุปกรณ์ต่างๆบริเวณใต้แนวน้ำ
- เครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วย
- อุปกรณ์เดินเรือ เรือช่วยชีวิตและอุปกรณ์ช่วยชีวิต
- สีส้วเรือบริเวณใต้แนวน้ำเหนือแนวน้ำ

๔. วงเงินงบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๐,๒๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๐๕ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อเป็นเครื่องมือฝึกอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการเรียนการสอนหลักสูตรวิชาการเดินเรือหลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ

๒. เพื่อให้บรรลุภารกิจของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีในการผลิตและพัฒนาบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

๓. เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ซ่อมเรือ จำนวน ๑ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือฝึกวิสูตรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ ๑ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เรือวิสูตรสาครเป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราช กับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา โดยศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีการกิจในการผลิตและพัฒนาบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ คงทน สามารถนำเรือออกฝึกภาคทะเลได้อย่างปลอดภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรม และเป็นไปตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือซึ่งกำหนด ให้เรือทุกลำต้องทำการตรวจสภาพเรือประจำปีต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ บำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ คงทน สามารถนำเรือออกฝึกภาคทะเลได้อย่างปลอดภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ในการฝึกอบรม และเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือซึ่งกำหนด ให้เรือทุกลำต้องทำการตรวจสภาพเรือประจำปีและตรวจครั้งใหญ่ทุก ๔-๕ ปี

๓. เป้าหมาย

ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่างๆ ของเรือฝึกวิสูตรสาคร ให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง มีความปลอดภัย และบรรลุภารกิจการฝึกภาค ปฏิบัติทางทะเล โดยจ้างเหมานำเรือขึ้นอยู่แห่งซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือ ดังนี้

- เปลือกและอุปกรณ์ต่างๆบริเวณใต้แนวน้ำ
- เครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วย
- อุปกรณ์เดินเรือ เรือช่วยชีวิตและอุปกรณ์ช่วยชีวิต
- สัตว์เรือบริเวณใต้แนวน้ำเหนือแนวน้ำ

๔. วงเงินงบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อซ่อมทำแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อเป็นเครื่องมือฝึกอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการเรียนการสอนหลักสูตรวิชาการเดินเรือหลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ

๒. เพื่อให้บรรลุภารกิจของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีในการผลิตและพัฒนาบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

๓. เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ซ่อมเรือ จำนวน ๑ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
โครงการท่าเทียบเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จังหวัดสมุทรปราการ ๑ ฉบับ**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันท่าเทียบเรือสามารถรับเรือมีขนาดพื้นที่ ๑,๑๒๐ ตารางเมตร ตัวท่าเทียบเรือถูกใช้มานาน จึงมีความชำรุดทรุดโทรม เพื่อให้การดำเนินการของโครงการเกิดประโยชน์สูงสุด กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือให้มีขนาด ๓,๑๘๘ ตารางเมตร ดังนั้น ด้วยลักษณะของโครงการดังกล่าวจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ กรมเจ้าท่าจึงมีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ท่าเทียบเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จังหวัดสมุทรปราการ

๒. วัตถุประสงค์

กรมเจ้าท่า มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการท่าเทียบเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. เพื่อศึกษา สำรวจ สภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของท่าเทียบเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
๒. เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ท่าเทียบเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๓. เป้าหมาย

๑. การศึกษาทบทวนด้านเศรษฐศาสตร์และวิศวกรรม
๒. การประชาสัมพันธ์โดยประชุมสัมมนาเพื่อชี้แจงผลการศึกษาและรับฟังข้อคิดเห็น
๓. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

๔. วงเงินงบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจ้างที่ปรึกษาแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อศึกษา สำรวจ สภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของท่าเทียบเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถดำเนินการสร้างเพื่อใช้ประโยชน์การขนส่งทางเรือบริเวณหน้าที่เรือ
๒. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยท่าเทียบเรือ จะเป็นจุดขาย สร้างรายได้ให้แก่องค์กร กรณีให้เช่าพื้นที่จอดเรือ แก่หน่วยงานที่ร้องขอ หรือเอกชน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการปรับปรุงอาคารสำหรับศูนย์การเรียนรู้ และฝึกทักษะเครื่องกลเรือ จ.สมุทรปราการ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องด้วยกลุ่มวิชาการช่างกลเรือ ได้ขอรับการสนับสนุนวัสดุเครื่องจักรกลซึ่งไม่ได้ใช้ราชการแล้ว และรอการจำหน่ายของศูนย์พัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี (กรมเจ้าท่า) เพื่อนำวัสดุเครื่องจักรกลมาใช้ประโยชน์ทางการศึกษาในการฝึกทักษะด้านการถอดประกอบ และการแก้ไขปัญหาเครื่องจักรกล เพื่อประโยชน์ในการเรียนการสอน การปฏิบัติจากวัสดุในเรือ เป็นประโยชน์แก่นักเรียนในการเรียนการสอน วิชาซีพช่างกลเรือ เพื่อสามารถนำความรู้ไปปฏิบัติงานในเรือได้จริง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงอาคารสำหรับศูนย์การเรียนรู้และฝึกทักษะเครื่องกลเรือเพื่อให้เครื่องจักรกลดังกล่าวสามารถประโยชน์ทางการศึกษาในการฝึกทักษะด้านการถอดประกอบ และการแก้ไขปัญหาเครื่องจักรกล ช่วยสนับสนุนการเพิ่มทักษะความรู้ให้แก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการเสริมทักษะการเรียนรู้จากเครื่องจักรในเรือของจริง โดยไม่ต้องไปสั่งเครื่องจักรเรือราคาแพงจากต่างประเทศ เป็นการฝึกปฏิบัติจากของจริง ในการถอดอะไหล่และประกอบชิ้นส่วนต่างๆ ของเครื่องจักรในเรือ เพื่อเพิ่มทักษะฝีมือ ส่งผลให้เกิดความพึงพอใจของนายจ้างว่า นักเรียนที่จบจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานคนประจำเรือ

๓. เป้าหมาย

ปรับปรุงอาคารสำหรับศูนย์การเรียนรู้และฝึกทักษะเครื่องกลเรือเพื่อเป็นสิ่งช่วยสนับสนุนการเพิ่มทักษะความรู้ให้แก่ นักเรียน ในการฝึกปฏิบัติงานจากของจริง ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์สื่อการเรียนการสอน ที่สั่งจากต่างประเทศ

๔. วงเงินงบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๖๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๕ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.พ. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกทักษะจากเครื่องจักรในเรือ จะเป็นผู้ที่มีความรู้ในทักษะวิชาชีพ สามารถเข้ารับการคัดเลือกเข้าทำงานในบริษัทเรือ ได้มากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ปรับปรุงอาคาร จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างทำเรือท้องเตี้ยวัดโบสถ์อินทสารเพชร คลองบางหลวง เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องด้วยปัจจุบันวัดโบสถ์อินทสารเพชร ไม่มีท่าเทียบเรือและมีประชาชนเดินทางมาที่วัดแห่งนี้เป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางและใช้รองรับสำหรับการจัดกิจกรรม ประเพณีต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการจราจรทางน้ำ ทั้งสามารถรองรับผู้คนมาใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อรองรับประชาชนที่ใช้งานต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัย

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือโครงสร้างเหล็ก พร้อมสะพานปรับระดับ
๒. ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่จะโดยสารทางน้ำ
๒. ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างทำเรือท่องเที่ยววัดช้างตากู (วัดกุฎีจีน) แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากปัจจุบันวัดช้างตากู (วัดกุฎีจีน) แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร โปะเทียบเรือชำรุดเสียหาย ไม่สามารถใช้งานได้ และมีประชาชนเดินทางมาที่วัดแห่งนี้เป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง และใช้รองรับสำหรับการจัดกิจกรรม ประเพณี ต่างๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการจราจรทางน้ำ ทั้งสามารถรองรับผู้คนมาใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องมีการก่อสร้างโปะเทียบเรือเพื่อรองรับประชาชนที่ใช้งานต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงทำเทียบเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโปะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัย

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ก่อสร้างโปะเทียบเรือโครงสร้างหลัก พร้อมสะพานปรับระดับ
๒. ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสาร

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่จะโดยสารทางน้ำ
๒. ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ทำเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาท่าเรือและเสริมทรายชายหาด ส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณหาดบางเสร่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ๑ ฉบับ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันมีเรือสำราญ (ยอร์ช) ทั้งในประเทศและจากต่างประเทศจำนวนมาก เข้ามาใช้บริการจอดเรือในพื้นที่หาดพัทยา หาดนาจอมเทียน และหาดบางเสร่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มปริมาณมากขึ้นในอนาคต ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเรือสำราญ (ยอร์ช) ดังกล่าว และพัฒนาพื้นที่บริเวณหาดพัทยา หาดนาจอมเทียน และหาดบางเสร่ ให้เป็นพื้นที่เป้าหมายหลักด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญรวมถึงการขยายตัวไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง ควรมีการพัฒนาสถานีจอดเรือหรือท่าเทียบเรือ สำหรับเรือสำราญ (ยอร์ช) ในพื้นที่บริเวณอ่าวบางเสร่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เพื่อจูงใจให้เกิดการเดินทางของเรือสำราญทั้งในและต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่เพื่อท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ฝั่งทะเลตะวันออก ดังกล่าวเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับโลก อันจะก่อให้เกิดธุรกิจต่อเนื่องในด้านการท่องเที่ยว การต่อสร้างเรือ และการส่งเสริมส่วนในการซ่อมทำเรือและธุรกิจการบำรุงรักษาเรือขยายตัว กระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมอารยประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อคัดเลือกพื้นที่ ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาท่าเรือส่งเสริมการท่องเที่ยวชายหาดบางเสร่
๒. เพื่อสำรวจออกแบบเบื้องต้น พัฒนาท่าเรือและเสริมทรายชายหาดส่งเสริมการท่องเที่ยวชายหาดบางเสร่
๓. เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ รองรับการเดินทางด้านการท่องเที่ยวของชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ EEC
๒. ส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางและขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ EEC

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๘,๓๓๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตสนับสนุนพื้นที่ชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ EEC
๒. เพื่อให้ชายฝั่งพื้นที่ชายหาดบางเสร่ และพื้นที่ EEC มีท่าเรือที่ได้มาตรฐาน สะดวก และปลอดภัย
๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับ เรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นพบว่า พื้นที่เกาะสมุยมีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ นำรายได้เข้าสู่ประเทศ โดยปัจจุบันเรือสำราญ (Cruise) ที่แวะเข้าเกาะสมุยต้องจอดลอยลำในทะเลลึก แล้วเปลี่ยนถ่ายนักท่องเที่ยวลงเรือเล็ก แล่นเข้ามาเทียบท่า เนื่องจากท่าเรือที่เกาะสมุยมีขนาดเล็กและร่องน้ำตื้น เรือครุสไม่สามารถจอดเทียบท่าได้ หากมีการพัฒนาท่าเรือครุสแบบเต็มรูปแบบจะส่งเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่เป็นอย่างมาก ทั้งนี้โครงการมีมูลค่าก่อสร้างเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท จึงต้องทำการศึกษาวิเคราะห์ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามกฎหมายที่กำหนด (โครงการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ๒๐ปี)

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒

๒. เพื่อให้กรมเจ้าท่า สามารถเสนอโครงการตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อปฏิบัติตาม พรบ. ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ๒๕๕๖

๒. เพื่อให้ได้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกิจการพัฒนาท่าเทียบเรือครุสที่เกาะสมุย

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๖๒๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๖ มิ.ย. ๖๓ วงเงิน ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ ธ.ค. ๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๔๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ได้ตัวเอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการท่าเรือครุสที่เกาะสมุย

๒. ได้พัฒนาท่าเรือครุสที่เกาะสมุย เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว

๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าศึกษาวางแผนแม่บทท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) กำลังเติบโตและขยายตลาดในประเทศไทย แต่ละปีจะมีเรือสำราญเข้าเทียบท่าในไทยเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ เช่น เกาะภูเก็ต เป็นต้น จำนวนมาก เกิดเม็ดเงินจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเรือสำราญหมุนเวียนในประเทศจำนวนหลายพันล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะชายฝั่งอันดามันเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการล่องเรือสำราญ แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังขาดท่าเรือสำราญ (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐานรองรับธุรกิจดังกล่าว กรมเจ้าท่าจึงได้พิจารณาว่าสมควรมีการพัฒนาท่าเรือที่ได้มาตรฐานชายฝั่งอันดามันรองรับธุรกิจเรือครุส โครงการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ๒๐ปี)

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทย ชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสม และสำรวจออกแบบเบื้องต้น ท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งอันดามัน
๓. เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ต
๔. เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อพัฒนาให้ชายฝั่งอันดามันมีท่าเรือครุส (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐานส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
๓. เพื่อให้ได้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกิจการพัฒนาท่าเทียบเรือครุส

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๖๙,๒๑๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๔๑๕,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๘๓๗,๒๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๒,๔๕๘,๘๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๙ ม.ค.๖๔ วงเงิน ๖๙,๒๑๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ ก.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๑.๕๓

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตบริเวณชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อให้ชายฝั่งอันดามันมีท่าเรือครุสที่ได้มาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย
๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ธุรกิจเรือสำราญ (Cruise Line) เป็นอีกหนึ่งทางเลือกของการเดินทางและการพักผ่อนที่ได้รับความนิยมอย่างสูง ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คน/ปี มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๕-๖ พันบาท/คน/วัน ทำให้มีรายได้จากนักท่องเที่ยวทางเรือในประเทศหลายพันล้านบาทต่อปี แต่ประเทศไทยขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวดังกล่าว ท่าเรือที่มีอยู่มีขนาดเล็ก แก้ปัญหาด้วยการใช้เรือเล็กขนถ่ายนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่ง สร้างความไม่สะดวกให้กับเรือสำราญที่ต้องการมาจอดเทียบท่า หากท่าเรือไทยมีความพร้อมในเรื่องการจอดเทียบท่าของเรือสำราญขนาดใหญ่ได้มากกว่านี้ เรือสำราญจากทั่วโลกจะกำหนดให้ทะเลไทยอยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมากกว่านี้อีกแน่นอน กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home port) รองรับเรือครูสบริเวณอ่าวไทยตอนบน (สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี))

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทย ให้เป็น Home Port ฝั่งอ่าวไทยตอนบน
๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน
๓. เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อศึกษาและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอ่าวไทย ให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home port)
๒. เพื่อพัฒนาให้พื้นที่อ่าวไทยตอนบนให้มีท่าเรือครูส (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐาน เป็นท่าเรือต้นทาง (Home port) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
๓. เพื่อให้ได้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกิจการพัฒนาท่าเทียบเรือครูส

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๖๘,๙๔๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๓๕๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๘๘๕,๔๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๖,๒๐๔,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๗ ม.ค. ๖๔ วงเงิน ๖๘,๙๔๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๑ ก.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย
๒. เพื่อให้ชายฝั่งอ่าวไทยมีท่าเรือครูสตันทาง (Home port) ที่ได้มาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย
๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัย ท่าเทียบเรือท่าศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อำเภอกะพะงั่น จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศอีกแหล่งหนึ่งโดยเฉพาะพื้นที่เกาะสมุยและเกาะพะงั่น ที่มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนประมาณปีละ ๘ แสนคน สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวนับหมื่นล้านบาท การเดินทางไปท่องเที่ยวเกาะสมุยและเกาะพะงั่นไปได้ทางเครื่องบินและทางเรือ โดยทางเรือส่วนใหญ่มาขึ้นเรือเฟอร์รี่ที่ทำเรือดอนสักฝั่งแผ่นดิน เชื่อมต่อไปยังท่าเรือบ้านหน้าทอนที่เกาะสมุยและท่าเรือท่าศาลา/ท่าเรือหาดรีนที่เกาะพะงั่น ปัจจุบันท่าเรือที่กล่าวมามีความทรุดโทรมสมควรได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างและยกระดับด้านความปลอดภัย เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่าศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงั่น จ.สุราษฎร์ธานี

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือท่าศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงั่น ได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างให้มีมาตรฐาน
๒. ท่าเรือท่าศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงั่น ได้รับยกระดับด้านบริหารจัดการความปลอดภัยในท่าเรือ
๓. เรือและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าเรือท่าศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงั่น ได้รับความสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

๔. งบประมาณ

- งบประมาณรวม ๑๖๘,๕๑๘,๓๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๑,๗๘๖,๐๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔๗,๔๑๔,๗๐๐ บาท
- ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๕๓,๔๑๘,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๘ มิ.ย. ๖๓ วงเงิน ๑๖๘,๕๑๘,๓๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ธ.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๐.๑๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่
๕. สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนท่าเรือที่ปรับปรุง ๒ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือ เพื่อความปลอดภัยท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จังหวัดกระบี่ ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ทะเลอันดามันเป็นจุดหมายปลายทางที่มีชื่อเสียงของนักท่องเที่ยว เพราะเสน่ห์ของธรรมชาติที่สวยงาม เกาะแก่งต่างๆ ที่น่าชื่นชม การเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำต้องมีท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลัก โดยท่าเทียบเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ เป็นท่าเรือสำคัญที่นำพานักท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญๆ เช่น เกาะพีพี เกาะภูเก็ต เกาะลันตา เป็นต้น นักท่องเที่ยวจำนวนมากมาใช้บริการในแต่ละปี ปัจจุบันท่าเรือที่กล่าวมามีความทรุดโทรมสมควรได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างและยกระดับด้านความปลอดภัย เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยในท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ ได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างให้มีมาตรฐาน
๒. ท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ได้รับยกระดับด้านบริหารจัดการความปลอดภัยในท่าเรือ
๓. เรือและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ ได้รับความสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๗๙,๔๖๑,๘๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๕,๔๖๑,๘๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๗๙,๔๖๑,๘๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ม.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๔๒.๑๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่
๕. สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปรับปรุงท่าเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เกาะสมุย มีเสน่ห์และความสวยงามติดลำดับ มีนักท่องเที่ยวเข้ามากว่า ๔ ล้านคนต่อปี สร้างงานและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศหลายหมื่นล้านบาท การเดินทางมายังเกาะสมุยด้วยเรือเฟอร์รี่ มาลงที่ท่าเรือบ้านหน้าทอน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักรองรับนักท่องเที่ยวและประชาชนจำนวนมาก ท่าเรือดังกล่าวโดยกรมเจ้าท่า มีเรือเฟอร์รี่เข้าออกประมาณ ๑๕ เที่ยวต่อวัน อายุการใช้งานกว่า ๑๐ ปี ปัจจุบันมีสภาพชำรุดทรุดโทรมจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาปรับปรุง ให้มีความเหมาะสม สะดวกและปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวและประชาชน อีกทั้งต้องรองรับนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ถ่านักท่องเที่ยวลงเรือเล็ก มาขึ้นฝั่งบริเวณท่าเรือดังกล่าวครั้งละประมาณ ๒,๐๐๐ กว่าคน ใช้จ่ายเงินลงในพื้นที่ราว ๘ ล้านบาทต่อเที่ยวเรือ ปัจจุบันโครงสร้างไม่เพียงพอรองรับเรือเล็กดังกล่าว จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเช่นเดียวกัน เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) และสร้างรายได้จากธุรกิจท่องเที่ยวเรือสำราญให้มากยิ่งขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือพร้อมอาคารรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๒. เพื่อก่อสร้างปรับปรุงระบบความปลอดภัยท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือพร้อมอาคารรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการพัฒนาปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่

๒. ท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการพัฒนาปรับปรุงด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖๐,๓๘๗,๕๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๙๓,๓๕๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ ๔๕,๒๖๒,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๒ ก.ค. ๖๔ วงเงิน ๒๑๒,๙๓๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๙ ธ.ค. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนท่าเรือที่ปรับปรุง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์บริเวณอ่าวมะขามป้อม ตำบลกร่ำ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ท่าเรืออ่าวมะขามป้อมเดิมกรมประมงก่อสร้างไว้เมื่อปี ๒๕๓๔ ต่อมาได้ยกให้เทศบาลตำบลสุนทรภู่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับเรือประมงขนาดกลางและเล็ก อีกทั้งมีนักท่องเที่ยวลงเรือที่ทำเรือดั้งกล่าวเพื่อไปท่องเที่ยวยังเกาะมันใน เกาะมันกลาง และเกาะมันนอก ที่เกาะมันในเป็นที่ตั้งโครงการพระราชดำรินุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล หน่วยงานที่จะเดินทางไปเกาะดังกล่าวต้องมาใช้เวลาอย่างเลื่องไม่ได้ ลักษณะเป็นท่าเรือ คสล. รูปตัวที สะพานท่าเรือขนาด ๓x๑๐๐ ม. หน้าท่าเรือขนาด ๗x๒๑ ม. สภาพชำรุดแตกร้าวเสียหายอย่างมาก กรมเจ้าท่าได้สั่งปิดท่าเรือไม่ให้ใช้งาน สส.จ.ระยองได้ตั้งกระทู้ถามในสภาฯ เพื่อให้หน่วยงานเกี่ยวข้องเข้าดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม เทศบาลสุนทรภู่มีหนังสือขอความอนุเคราะห์กรมเจ้าท่า สำนวญออกแบบและก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือทดแทนท่าเรือเดิม โดยเร่งด่วน เพื่อให้ได้ท่าเรือใหม่ที่มีความเหมาะสม รองรับกิจกรรมประมงและกิจกรรมท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกปลอดภัย

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเรืออ่าวมะขามป้อมให้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง สะดวกและปลอดภัยเพื่อการขนส่งสินค้าประมงและท่องเที่ยว

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรืออ่าวมะขามป้อม ต.กร่ำ อ.แกลง จ.ระยอง

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๗๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. ๒๕๖๕ - มิ.ย. ๒๕๖๖

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนท่าเรือที่ปรับปรุง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ สนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายหาดชะอำ เป็นหาดที่มีชื่อเสียงของประเทศไทย โดยอำเภอชะอำเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ที่ได้รับความนิยมสูงสุดจึงทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตมากขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนชายหาดชะอำมากกว่า ๖ ล้านคนต่อปี สร้างรายได้ให้กับพื้นที่หลายหมื่นล้านบาท การพัฒนาที่รวดเร็วจึงมีส่วนชักนำให้เกิดการบุกรุก จนทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งตามมาด้วย สผ. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา รายงานว่า พบพื้นที่ชายหาดชะอำประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในระดับเร่งด่วน มีอัตราการกัดเซาะประมาณ ๓ เมตรต่อปี อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ชายหาดถดถอยและลดขนาดลงไปทุกปี ซึ่งอาจทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มลดลงไปในอนาคตได้ เนื่องจากชายหาดทรายเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญ จึงควรได้รับการแก้ไขโดยเร็ว อย่างยั่งยืน โดยการเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment)

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ สนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบการเสริมทรายชายหาดเพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณชายหาดชะอำ จ.เพชรบุรี เริ่มต้นจากเขื่อนกันทรายและคลื่นชะอำ ลงมาด้านทิศใต้จนถึงบริเวณวัดไทรย้อย อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางประมาณ ๑๒ กิโลเมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๘,๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๖๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๙ พ.ค. ๖๔ วงเงิน ๑๖,๗๐๘,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ พ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๑๙.๑๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เสริมทรายชายหาดบริเวณชายหาดชะอำ จังหวัดเพชรบุรีเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง สนับสนุนการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวชายหาด

๒. เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในมิติความปลอดภัยและความสามารถด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ
สนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จังหวัดพังงา มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากและหลากหลายที่มีชื่อเสียง มีจำนวนนักท่องเที่ยวของพังงาในแต่ละปีสูงถึงเกือบ ๕ ล้านคน สร้างรายได้ให้แก่จังหวัดราว ๕ หมื่นล้านบาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายหาดเขาหลัก อำเภอตะกั่วป่า ซึ่งมีห้องพักรับรองร้อยละ ๗๐ ของจำนวนห้องพักทั้งหมดในจังหวัด ชายหาดเขาหลักมีความสวยงาม เงียบสงบ ยังคงความเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ เหมาะแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการการพักผ่อนอย่างแท้จริง จึงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ หลังจากเกิดเหตุการณ์พิบัติภัยคลื่นยักษ์สึนามิในปี พ.ศ.๒๕๔๗ ชายหาดกลับถูกกัดเซาะและถดถอยหายไปทุก ๆ ปี โดยในช่วงมรสุมชายหาดบางเนียงหาดนางทอง ได้รับความเสียหายอย่างหนัก มีอัตราการกัดเซาะชายฝั่งสูงถึง ๔-๕ เมตรต่อปี พื้นที่ดังกล่าวนี้เป็นสถานที่สำคัญในระดับประเทศและระดับนานาชาติ จะต้องดำเนินมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหานี้ให้เร่งด่วนเพื่อลดความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนลดผลกระทบต่อชุมชนและทรัพยากรชายฝั่งที่มีคุณค่าในเชิงท่องเที่ยว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา และกำหนดแนวทาง วิธีการป้องกันและแก้ไขที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในบริเวณโครงการ รวมทั้งสอดคล้องกับสภาพการใช้งานของชายหาด

๒. เพื่อวางแผนแม่บท สำรวจออกแบบรายละเอียด เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารประกอบการประกวดราคาก่อสร้างโครงสร้างดังกล่าว

๓. เพื่อศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รูปแบบตามแนวทางของ สผ.

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ระยะทาง ๑๐ กม.

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๖,๓๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๘,๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๔ พ.ค. ๖๔ วงเงิน ๑๗,๗๐๙,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ พ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๓๒.๗๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เสริมทรายชายหาดบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สนับสนุนการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวชายหาด
๒. เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในมิติความปลอดภัยและความสามารถด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีภารกิจสำคัญในการกำกับ ควบคุม ดูแลและพัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน ในการดำเนินงานตามภารกิจดังกล่าว กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องมีการทำงานร่วมกัน และมีการประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ภายใต้กฎหมายไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับที่ผ่านมากรมเจ้าท่ามีการพัฒนาระบบงานด้านสารสนเทศและฐานข้อมูลมาอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองต่อภารกิจดังกล่าวและเพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ สามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ระบบงานบางระบบถูกพัฒนามาเป็นระยะเวลานานแล้วโดยใช้เทคโนโลยีสมัยเก่าและอาจมีข้อจำกัดทางด้านการความปลอดภัย หลายระบบงานถูกพัฒนาขึ้นมาโดยหน่วยงานต่างกัน ในช่วงเวลาที่ต่างกันและบางระบบงานใช้เทคโนโลยีการพัฒนาและฐานข้อมูลที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดอุปสรรคในการทำงานร่วมกันมีปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลและหลายระบบมีประสิทธิภาพการทำงานไม่เพียงพอต่อความต้องการในยุคปัจจุบัน ยุคที่รัฐบาลกำลังผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐบูรณาการการทำงานไปสู่ยุคดิจิทัล ตามนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ในหลายระดับ อีกทั้งในปัจจุบันมีความต้องการในหลายภารกิจที่ต้องใช้การรับส่งและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานทั้งภายในกรมเจ้าท่าเองและกับหน่วยงานภายนอกที่จำเป็นต้องมีการประสานงานข้อมูลระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่การทำงานร่วมกันระหว่างระบบงานต่าง ๆ เป็นไปด้วยความยากลำบากและไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อความต้องการ อีกทั้งการพัฒนาเทคโนโลยี IOT (Internet of Things) อย่างรวดเร็วในอุปกรณ์และยานพาหนะขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทำให้การรับส่งข้อมูลระหว่างอุปกรณ์ต่าง ๆ หรือที่เรียกกันว่าการรับส่งข้อมูลแบบ Machine to Machine มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น หน่วยงานสามารถนำข้อมูลเหล่านี้ไปวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ต่อภารกิจต่าง ๆ ได้ ดังนั้น การพัฒนาระบบการรับส่งและเชื่อมโยงข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัยและเป็นมาตรฐานเพื่อรองรับกับความต้องการและการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงมีความจำเป็นอย่างมาก

๒. วัตถุประสงค์

๑) เพื่อทำการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ได้แก่ งานคนประจำเรือ, งานประกาศนียบัตรคนประจำเรือ, งานคุณภาพสิ่งแวดล้อม, งานสิ่งล่องล้าลำแม่น้ำ, งานตรวจการขนส่งทางน้ำ, งานตรวจเรือ, งานทะเบียนเรือ,งานจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือ, งานจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, งานขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘, งานสารสนเทศพาณิชยนาวี, งานระบบการชำระค่าธรรมเนียม,งานระบบรับแจ้งปัญหาการใช้งานระบบคอมพิวเตอร์, งานพัฒนาเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า ให้มีความทันสมัยมีประสิทธิภาพ ตรงต่อความต้องการใช้งานในปัจจุบันของกรมเจ้าท่า สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและทิศทางการพัฒนาของกระทรวงและรัฐบาลในยุคดิจิทัล

๒) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลของระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความปลอดภัยของข้อมูลอยู่บนระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบเครือข่ายที่มีความทันสมัย ได้มาตรฐาน สามารถรองรับการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data)

๓) เพื่อพัฒนาสารสนเทศพาณิชยนาวีที่ใช้สนับสนุนการวางแผน การตัดสินใจและกำหนดนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

๔) เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อทำการประสานงาน กำกับติดตามการดำเนินงานและให้บริการประชาชนโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย

๕) เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชน ของกรมเจ้าท่าให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้แบบ Real-Time และรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอุปกรณ์ IoT (Internet of Things)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑) ระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่าให้มีให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ ตรงต่อความต้องการใช้งานในปัจจุบันของกรมเจ้าท่า สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และทิศทางการพัฒนาของกระทรวงและรัฐบาลในยุคดิจิทัล

๒) ระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความปลอดภัยของข้อมูลอยู่บนระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบเครือข่ายที่มีความทันสมัย ได้มาตรฐาน สามารถรองรับการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data)

๓) มีสารสนเทศพาณิชย์นาวีที่ใช้สนับสนุนการวางแผน การตัดสินใจและกำหนดนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

๔) ระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อทำการประสานงาน กำกับติดตามการดำเนินงานและให้บริการประชาชนโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย

๕) มีระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชน ของกรมเจ้าท่าให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้แบบ Real-Time และรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอุปกรณ์ IOT (Internet of Things)

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๗,๖๓๖,๓๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๓๑๔,๔๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๘,๙๕๗,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๙๘๔,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๒๔,๓๘๐,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธ.ค. ๖๓ วงเงิน ๕๗,๖๓๖,๒๘๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ มิ.ย. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มประสิทธิภาพระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศ จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขาทะเล
และปริมาณพล ประจำปี ๕ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการดำเนินการตามแผนปรับปรุงซ่อมแซมประจำปี เนื่องจากท่าเรือมีการใช้งานมาเป็นเวลานานจำเป็นต้องก่อสร้าง/ปรับปรุงซ่อมแซมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร จำเป็นต้องก่อสร้าง/ปรับปรุงได้แก่ ดำเนินการก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือใหม่ทดแทนโป๊ะเดิมที่ใช้งานมานานและสภาพไม่สามารถปรับปรุงซ่อมแซมได้ และปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือให้อยู่ในแผนการบำรุงรักษาประจำปีรวมโป๊ะเทียบเรือที่ก่อสร้าง

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือสาธารณะให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ๕ ท่า

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือสาธารณะ ในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขา กรุงเทพฯ และปริมาณพล ดังนี้

๑. ท่าเรือท่าดินแดง
๒. ท่าเรือวัดบางกระเจ้านอก
๓. ท่าเรือวัดบางโคล่
๔. ท่าเรือปากคลองสาน
๕. ท่าเรือพระราม ๓

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งหาก พ.ร.บ.งบประมาณฯ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลบังคับใช้ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัย
๒. บำรุงรักษาท่าเรือรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ทำเรือได้รับการปรับปรุงจำนวน ๕ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำปรับปรุงท่าเรือพายัพ กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากกรมเจ้าท่า มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการได้โดยสะดวกและปลอดภัย ที่ผ่านมามีได้ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาและก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ลำคลอง มาอย่างต่อเนื่อง แต่จากการตรวจสอบพบว่าโป๊ะเทียบเรือบางท่าเรือมีสภาพชำรุดทรุดโทรม ไม่มีความปลอดภัยต่อการใช้งาน และบางท่าเรือต้องดำเนินการติดตั้งโป๊ะเทียบเรือเพิ่มเติมเพื่อลดความแออัดการเข้าจอดเทียบเรือ รวมถึงบางพื้นที่มีศักยภาพสามารถเพิ่มจุดให้บริการเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางประชาชนได้ จึงขอใช้งบประมาณเหลือจ่ายปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินการต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำในเมืองให้มีความคล่องตัว เชื่อมโยงโครงข่ายอื่นๆ
๒. เพื่ออำนวยความสะดวกของการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขาเขตกรุงเทพและปริมณฑล
๓. เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน มีปริมาณมากขึ้น รวมทั้งลดปัญหาการจราจร ลดมลพิษ

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงท่าเรือและก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือ ท่าเรือพายัพ ให้มีความเหมาะสม สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย รูปแบบสอดคล้อง กลมกลืนกับสภาพพื้นที่โดยรอบ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. โป๊ะและท่าเรือโดยสาร มีความมั่นคงแข็งแรง เพื่อความปลอดภัยต่อประชาชน โดยประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้
๒. เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๓. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็นส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ทำเรือได้รับการปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก)
อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของกรมเจ้าท่า เป็นเส้นทางการเดินเรือเพื่อเข้าเทียบท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ เป็นช่องทางขนส่งโดยตรงสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปัจจุบันพบว่ามีปัญหาอุปสรรคสำคัญที่ต้องเร่งจัดการแก้ไขโดยเร่งด่วนเพื่อให้การบริหารจัดการท่าเรือสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ซึ่งขึ้นอยู่กับระหว่างกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังพิจารณาเอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา มีระยะสัญญา ๒๕ ปี ปัญหาสำคัญดังกล่าวคือการตื้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลตามธรรมชาติ และกรมไม่สามารถดำเนินการขุดลอกรักษาความลึกให้ได้ระดับ ๙ เมตร (จากระดับน้ำทะเลลงต่ำสุด) ตลอดเวลาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาเป็นไปด้วยความเรียบร้อยตามมาตรฐานท่าเรือสากลระหว่างประเทศ ร่องน้ำทางเดินเรือสามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ กรมเจ้าท่าจึงขอตั้งงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๕ ตามปริมาณตะกอนดินที่ตกค้างทั้งหมดในร่องน้ำโดยเผื่อระยะความลึกเพิ่มอีก ๐.๕ เมตร เพื่อรักษาความลึกให้ได้ระดับ ๙ เมตร (จากระดับน้ำทะเลลงต่ำสุด) ตลอดเวลา เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ท่าเรือสงขลาในอนาคต

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘๙,๓๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ และประชาชนผู้ใช้ร่อนน้ำสามารถสัญจรเข้าออกร่อนน้ำได้ตลอดเวลา
๒. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใช้ท่าเรือน้ำลึกและรองรับเรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้มากขึ้น
๓. ช่วยระบายน้ำออกลงสู่แม่น้ำโขงได้เร็วยิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. สนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ การท่องเที่ยว และการค้าขายชายแดนไทย-ลาว ให้มีความสะดวกมากขึ้น
๕. ประชาชนมีรายได้จากการใช้ร่อนน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับการประมง การขนส่งและการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่อนน้ำ ๑ ร่อนน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒
อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จากปัญหาการขึ้นเนินตามธรรมชาติของแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ. เชียงราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากแม่น้ำ ส่งผลให้ร่องน้ำซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจของเชียงราย มีการ淤จกรคมนาคมขนส่งทางน้ำของเรือสินค้าจากประเทศจีนและประเทศเพื่อนบ้านในลุ่มน้ำโขงเข้าสู่จังหวัด เชียงรายอยู่เป็นจำนวนมาก ประสบปัญหาการขึ้นเนินและสิ่งกีดขวางที่ตามมาคือการสูญเสียโอกาสอย่างมหาศาลจากการเข้า ใช้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ที่ไม่สามารถเดินเรือเพื่อเข้าเทียบท่าเรือได้ตลอดปี ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ จะต้องขุดลอกเพื่อให้เรือต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้ตลอดเวลา เป็นการลดการสูญเสียโอกาสและเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านการขนส่งทางน้ำและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย กรมเจ้าท่าโดย สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ไข ปัญหาร่องน้ำที่ขึ้นเนินให้มีความลึก ความกว้างที่เหมาะสมเพื่อความสะดวกปลอดภัยต่อการเดินเรือ จึงขอเสนอ โครงการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ. เชียงราย เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้น้ำโขงในการสัญจรและประกอบอาชีพต่างๆ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อให้เรือขนาดต่างๆ สามารถเดินเรือเข้า - ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวกและปลอดภัยตลอดเวลา
๒. ประชาชนผู้ใช้น้ำได้รับความสะดวก สบายจากการสัญจรทางน้ำ
๓. กระตุ้นและส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายอย่างยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เป้าหมายเชิงปริมาณ

ขุดลอกและขนย้ายไปยังจุดที่กำหนด เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.

๒. เป้าหมายเชิงคุณภาพ

๑. เป็นไปตามรูปแบบที่ได้มาตรฐานกำหนด
๒. ผู้ใช้น้ำและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจในการได้รับบริการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
๓. เป้าหมายเชิงเวลา

ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๔๐ วัน ระหว่าง วันที่ ๑ ม.ค.๖๕ - ๓๑ ส.ค.๖๕ (กรณีไม่มีปัญหาอุปสรรค)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ และประชาชนผู้ใช้ร่อนน้ำสามารถสัญจรเข้าออกร่อนน้ำได้ตลอดเวลา
๒. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใช้ท่าเรือน้ำลึกและรองรับเรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้มากขึ้น
๓. ช่วยระบายน้ำออกลงสู่แม่น้ำโขงได้เร็วยิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. สนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ การท่องเที่ยว และการค้าขายชายแดนไทย-ลาว ให้มีความสะดวกมากขึ้น
๕. ประชาชนมีรายได้จากการใช้ร่อนน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับการประมง การขนส่งและการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่อนน้ำ ๑ ร่อนน้ำ เนื้อดินประมาณ ๐.๓ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี
จังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื้อดินประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการพัฒนา และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งมีหน้าที่ในการพัฒนา และบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน ดังนั้น ภารกิจของกรมเจ้าท่า จึงมีความจำเป็นต้องขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาด และความลึกตามที่ออกแบบไว้ ร่องน้ำบ้านดอน ซึ่งเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ หากไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน จะทำให้ เรือสินค้าพาณิชย์ขนาดใหญ่ (เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เป็นต้น) ไม่สามารถแล่นผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกตลอดเวลา ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอน้ำขึ้น และเสียค่าใช้จ่าย ในการบรรทุกขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งยังอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ เช่น การสัญจรทางน้ำของเรือประมงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เรือลำเลียง (Lighter/Barge) และเรือท่องเที่ยว เป็นต้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑.เป้าหมายเชิงปริมาณ

ขุดลอกและขนย้ายไปยังจุดที่กำหนด เนื้อดินประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.

๒.เป้าหมายเชิงคุณภาพ

๑. เป็นไปตามรูปแบบที่ได้มาตรฐานกำหนด
๒. ผู้ใช้ร่องน้ำและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจในการได้รับบริการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๓.เป้าหมายเชิงเวลา

ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๔๐ วัน ระหว่าง วันที่ ๑ ม.ค.๖๕- ๓๑ ก.ย.๖๕ (กรณีไม่มีปัญหาอุปสรรค)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๓๑,๗๘๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีการเดินเรือได้อย่างสะดวกปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล
๒. มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/นโยบาย ในภาพรวมของรัฐบาล ของกระทรวงคมนาคม และของกรมเจ้าท่า
๓. มีความคุ้มค่าในการขุดลอก เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนในการ ขุดลอก กับผลประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการ
๔. ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการขนส่งสินค้า และการเดินเรือ เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง และความปลอดภัย
๕. มีการยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งสินค้าในแม่น้ำ เชื่อมโยงกับการขนส่งชายฝั่งของไทย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑.๕ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อำเภอเมืองสมุทรสาคร
จังหวัดสมุทรสาคร เนื้อดินประมาณ ๑,๐๑๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการพัฒนา และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งมีหน้าที่ในการพัฒนา และบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน ดังนั้น ภารกิจของกรมเจ้าท่า จึงมีความจำเป็นต้องขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาด และความลึกตามที่ออกแบบไว้อย่างสม่ำเสมอ หากไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน จะทำให้ เรือสินค้าพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) ซึ่งเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ไม่สามารถแล่นผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกตลอดเวลา ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอน้ำขึ้น และเสียค่าใช้จ่าย ในการบรรทุกขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งยังอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ เช่น การสัญจรทางน้ำของเรือประมงพาณิชย์ขนาดใหญ่เรือลำเลียง (Lighter/Barge) และเรือท่องเที่ยว เป็นต้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

- ๓.๑ เป้าหมายเชิงปริมาณ : ขุดลอกและขนย้ายไปยังจุดที่กำหนด เนื้อดินประมาณ ๑,๐๑๐,๐๐๐ ลบ.ม.
- ๓.๒ เป้าหมายเชิงคุณภาพ :
 - ๑) เป็นไปตามรูปแบบที่ได้มาตรฐานกำหนด
 - ๒) ผู้ใช้ร่องน้ำและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจในการได้รับบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
๓. เป้าหมายเชิงเวลา : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน ระหว่าง วันที่ ๑ ม.ค. - ๓๐ ก.ค. ๖๕ (กรณีไม่มีปัญหาอุปสรรค)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘๘,๙๖๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีการเดินเรือได้อย่างสะดวกปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล
๒. มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/นโยบาย ในภาพรวมของรัฐบาล ของกระทรวงคมนาคม และของกรมเจ้าท่า
๓. มีความคุ้มค่าในการขุดลอก เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนในการขุดลอก กับผลประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการ

๔. ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการขนส่งสินค้า และการเดินเรือ เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง และความปลอดภัย

๕. มีการยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งสินค้าในแม่น้ำ เชื่อมโยงกับการขนส่งชายฝั่งของไทย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑.๐๑ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี
อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่องน้ำปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของจังหวัดปัตตานี และประเทศไทย มีการสัญจรคมนาคมขนส่งสินค้าประมงของเรือต่าง ๆ จากจังหวัดปัตตานีสู่ภูมิภาคต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากปัญหาความตื้นเขินตามธรรมชาติของร่องน้ำชายฝั่งทะเล ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เรือขนส่งสินค้าเรือประมงต่าง ๆ ไม่สามารถสัญจรเข้าออกได้อย่างสะดวกตลอดเวลา ก่อให้เกิดการสูญเสียโอกาสอย่างมหาศาลจากการเข้าใช้ที่จอดพักเรือปัตตานี ท่าเรือน้ำลึก สะพานปลา และอื่น ๆ อีกมากมาย กรมเจ้าท่าซึ่งมีหน้าที่ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล ขอรับการจัดสรรงบประมาณค่าจ้างเหมา ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือ ตำบลบานา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี เพื่อแก้ไขปัญหาการตื้นเขินเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการเดินเรือ สัญจรเข้า-ออกร่องน้ำ ซึ่งการตื้นเขินของร่องน้ำปัตตานีนั้นเป็นผลมาจากมีดินตะกอนสะสมตกค้างคงเหลือจากการขุดลอกที่ผ่านมาอยู่ในร่องเป็นจำนวนมากเนื่องจากงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ประกอบกับร่องน้ำมีอัตราการตกตะกอนค่อนข้างเร็วเนื่องจากเป็นเส้นทางระบายน้ำลงสู่อ่าวไทยของแม่น้ำปัตตานี ความตื้นเขินดังกล่าวนี้ได้ส่งผลกระทบต่อเรือขนส่งพาณิชย์ เรือประมงพาณิชย์และประมงพื้นบ้านและประชาชนทั่วไปที่ใช้ร่องน้ำในการสัญจรเข้า-ออก ทำให้สูญเสียเวลา สูญเสียโอกาสในการคมนาคมและขนส่งสินค้าทางประมงซึ่งเป็นสินค้าหลักของเศรษฐกิจจังหวัดปัตตานี เพื่อเป็นการลดการสูญเสียโอกาสและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านการขนส่งทางน้ำและการท่องเที่ยวอีกทั้งยังสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลของไทย (สนข.) และรองรับเขต ๓ เหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย เชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้าและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมาย

๓.๑ เป้าหมายเชิงปริมาณ : ขุดลอกและขนย้ายไปยังจุดที่กำหนด เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.

๓.๒ เป้าหมายเชิงคุณภาพ :

- ๑) เป็นไปตามรูปแบบที่ได้มาตรฐานกำหนด
- ๒) ผู้ใช้ร่องน้ำและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจในการได้รับบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

๓.๓ เป้าหมายเชิงเวลา : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน ระหว่าง วันที่ ๑ ม.ค.๖๕- ๓๑ ก.ค.๖๕ (กรณีไม่มีปัญหาอุปสรรค)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๘๕,๙๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ร่องน้ำมีขนาดความกว้าง ความลึก และรัศมีโค้งที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และเป็นไปตามคำแนะนำของ The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC)
๒. สามารถเดินเรือในร่องน้ำได้อย่างสะดวกและปลอดภัยตลอดเวลา
๓. ส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดปัตตานีสู่ภูมิภาคและพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก และเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อำเภอปากพนัง
จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื้อดินประมาณ ๑,๔๓๐,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่องน้ำปากพนัง เป็นร่องน้ำบริเวณปากแม่น้ำและมีลักษณะเป็นโคลน-เลน มีอัตราการตกตะกอนที่สูง ส่งผลให้ประสบปัญหาการขึ้นเนินของร่องน้ำ คลองระบายน้ำสายหลักๆ บริเวณชายฝั่งทะเล ไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ อีกทั้ง ยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้เรือสินค้า ไม่สามารถแล่นผ่านเข้า-ออก ได้อย่างสะดวกตลอดฤดูกาล ต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ปัญหาเรือรอน้ำ นอกจากส่งผลต่อระดับการใช้ประโยชน์ของเรือซึ่งส่งผลต่อค่าใช้จ่ายเรือข้างต้นแล้ว ยังส่งผลต่ออัตราการใช้ประโยชน์ท่าและค่าใช้จ่ายดำเนินงานของท่าเรืออีกด้วย ดังนั้น การขุดลอกร่องน้ำจึงทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อผู้เกี่ยวข้องทั้งด้านการเดินเรือและการปฏิบัติงานท่าเรือ ทั้งนี้ หากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณในการขุดลอกจะเกิดความไม่แน่นอนทางธุรกิจส่งผลทำให้ผู้ประกอบการท่าเรือบรรทุกสินค้าเหลวที่ตั้งอยู่ในร่องน้ำปากพนังถอนตัวออกจากธุรกิจ มูลค่าสิ่งปลูกสร้างและค่าเสียโอกาสการใช้เงินลงทุนดังกล่าวแสดงถึงความเสียหายทางเศรษฐกิจของพื้นที่ นอกจากนี้ ยังจะส่งผลกระทบต่อด้านการระบายน้ำ/น้ำเสียออกจากอ่าวปากพนัง ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและการประมงอีกด้วย

๒. วัตถุประสงค์

ขุดลอกร่องน้ำปากพนังตั้งแต่ กม.๓.๐๐๐ ถึง กม. -๒๗.๑๐๐ ระยะทาง ๓๐.๐๐ กิโลเมตร เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการใช้ร่องน้ำของประชาชน เพื่อประโยชน์ในการเดินเรือ การระบายน้ำ/น้ำเสีย การป้องกันน้ำท่วม การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและการประมง

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๑,๔๓๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๒๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ร่องน้ำปากพนังมีขนาดความกว้าง ความลึก ที่สอดคล้องกับความต้องการใช้ร่องน้ำของประชาชน
๒. ช่วยในการระบายน้ำ/น้ำเสียออกจากปากอ่าวพนัง อันจะมีส่วนช่วยในการป้องกันน้ำท่วม การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและการประมง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑.๔๓ ล้าน ลบ.ม.
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เนื้อดินประมาณ ๑,๓๖๖,๐๐๐ ลบ.ม.

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จากปัญหาการตื้นเขินตามธรรมชาติของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ ซึ่งเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของจังหวัดสมุทรปราการ มีการสัญจรคมนาคมขนส่งทางน้ำของเรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ เรือประมงพาณิชย์ เรือประมงพื้นบ้านต่างๆ เข้าสู่จังหวัดสมุทรปราการอยู่เป็นจำนวนมาก ปัญหาการตื้นเขินตามธรรมชาติของร่องน้ำดังกล่าวก่อให้เกิดการสูญเสียโอกาสอย่างมหาศาลจากการเข้าใช้ท่าเรือน้ำลึก สะพานปลา และอื่นๆ อีกมากมาย ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องขุดลอกเพื่อให้เรือต่างๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้ตลอดเวลาไม่ต้องรอน้ำขึ้น เป็นการลดการสูญเสียโอกาสและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านการขนส่งทางน้ำและการท่องเที่ยว

กรมเจ้าท่าโดยสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ไขปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึก ความกว้างที่เหมาะสมเพื่อความสะดวกปลอดภัยต่อการเดินเรือ จึงขอเสนอโครงการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้ร่องน้ำชายฝั่งทะเลในการสัญจรและประกอบอาชีพประมง

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๓๖๖,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๑๕,๕๓๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีการเดินเรือได้อย่างสะดวกปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล
๒. มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/นโยบาย ในภาพรวมของรัฐบาล ของกระทรวงคมนาคม และของกรมเจ้าท่า
๓. มีความคุ้มค่าในการขุดลอก เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนในการขุดลอก กับผลประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการ
๔. ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการขนส่งสินค้า และการเดินเรือ เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง และความปลอดภัย
๕. มีการยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายการขนส่งสินค้าในแม่น้ำ เชื่อมโยงกับการขนส่งชายฝั่งของไทย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑.๓๖๖ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก)
อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เนื้อดินประมาณ ๒๗๖,๐๐๐ ลบ.ม.**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) เป็นหนึ่งในร่องน้ำมีความสำคัญทางเศรษฐกิจของกรมเจ้าท่า เป็นร่องน้ำเข้าสู่ท่าเรือ น้ำลึกภูเก็ตมีความยาว ๑.๕ กิโลเมตร กว้าง ๑๒๐ เมตร ลึก ๙ เมตร มีแอ่งกลับลำเรือทางด้านตะวันตกของท่าเรือ ภูเก็ต ศูนย์กลางประมาณ ๓๖๐ เมตร ร่องน้ำรองรับเรือขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหลักมีวัตถุประสงค์ให้ท่าเรือเป็น ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้ฝั่งอันดามัน และช่วยเสริมสร้างระบบการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น(Feeder Port) แม้ว่าออกแบบให้รองรับเรือสินค้า เป็นหลัก แต่ปัจจุบันมีเรือท่องเที่ยวใช้บริการร่องน้ำและท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี จึงมี แนวคิดในการพัฒนาร่องน้ำภูเก็ต(ท่าเรือน้ำลึก) ให้สามารถรองรับเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดใหญ่ได้ โดยขอรับจัดสรร งบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและ บำรุงรักษา ร่องน้ำภูเก็ต(ท่าเรือน้ำลึก) อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ตลอดจนแนวโน้มในการพัฒนาร่องน้ำเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ ซึ่งจำเป็นต้องเพิ่มความลึกให้เหมาะสมกับขนาดเรือ และในระหว่างขอรับงบประมาณเพื่อศึกษา ออกแบบนั้น ร่องน้ำภูเก็ต(ท่าเรือน้ำลึก) ยังมีปัญหาการ ดิ้นเงินตามธรรมชาติซึ่งความจำเป็นต้องขุดลอกบำรุงรักษา เพื่อให้เรือเข้าเทียบท่าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย จึงขอรับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อจ้างเหมาขุดลอกและ บำรุงรักษาร่องน้ำเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของท่าเรือภูเก็ต

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวของ เศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๒๗๖,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/ หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๔,๒๔๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคใต้ในอนาคต
๒. สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของประเทศ
๓. ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๐.๒๗๖ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำก่อสร้างหลักผูกเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาพระยา ตำบลเกาะเรียน อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา ได้รับแจ้งจากศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบ กิจกรรมขนส่งสินค้าทางเรือ ไม่มีจุดจอดพักเรือ ทำให้ยากต่อการจัดระเบียบการเดินเรือขนส่งสินค้าที่มีความหนาแน่นก่อนเดินเรือเข้าแม่น้ำป่าสัก จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ปัญหาความเดือดร้อน

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง

๒. เพื่อจัดระเบียบการเดินเรือขนส่งสินค้าที่มีความหนาแน่นก่อนเดินเรือเข้าออกแม่น้ำป่าสัก

๓. เป้าหมายโครงการ

หลักผูกเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ต.เกาะเรียน อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำแบบและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๒. แก้ไขผลกระทบการเดินเรือในด้านต่างๆ เช่น เสียง มลพิษ ฝุ่นควัน ตลอดจนปัญหาผลกระทบให้ตลิ่งพัง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : หลักผูกเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน ๕ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ
เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันการใช้บริการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นทุกปี กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดที่พัฒนาท่าเรือโดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับประชาชนที่มาใช้บริการขนส่งทางน้ำให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการ และการเข้าถึงของผู้ใช้บริการที่หลากหลาย เช่น ผู้พิการ และผู้สูงอายุ เป็นต้น โดยจัดให้มีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับ และเพิ่มระบบความปลอดภัยให้กับผู้มาใช้บริการ เพื่อลดอุบัติเหตุต่างๆ และให้ผู้ที่มาใช้บริการมีความปลอดภัยสูง ซึ่งที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือไว้แล้ว แต่ในส่วนระบบอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการใช้งานอย่างเท่าเทียม ต้องดำเนินการติดตั้งเพิ่มเติม เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยภายในท่าเรือ ระบบตรวจนับการขึ้นลงเรือ ระบบระบุตำแหน่งเรือ อุปกรณ์ป้องกันกระแทกจากเรือ ระบบอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ระบบกันลื่นบนพื้นโป๊ะเทียบเรือ ราวกั้นตก สะพานเทียบเรือ หลังคาคลุมทางเดินขึ้นลง รวมทั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ เป็นต้น ดังนั้นจึงต้องขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดทำระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการสัญจรทางน้ำ ทั้งผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว ผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และการเข้าถึงทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุ
๒. เพื่อจัดทำระบบส่งเสริมความปลอดภัยแก่เรือโดยสาร ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว
๓. เพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับระบบอื่น อย่างไรรอยต่อ
๔. เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุด้านการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ เกิดจากการใช้ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ลดลงเป็นศูนย์
๕. เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ ๑๐ ต่อปีในปี ๒๕๖๔

๓. เป้าหมายโครงการ

ท่าเรือโดยสารประจำทางในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๒๙ ท่า ดังนี้

- ๑) ท่าวัดเศวตฉัตรวรวิหาร
- ๒) ท่าสาทร (ฝั่งพระนครใต้, ฝั่งพระนคร โป๊ะกลาง, ฝั่งพระนคร ด้านเหนือ)
- ๓) ท่าสาทร (ฝั่งธนบุรี ด้านใต้)
- ๔) ท่าโอเรียนเต็ล
- ๕) ท่าสี่พระยา (ด้านใต้)
- ๖) ท่ากรมเจ้าท่า
- ๗) ท่าราชวงศ์ (ด้านใต้)
- ๘) ท่าสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร ด้านใต้, ฝั่งธนบุรี ด้านเหนือ)
- ๙) ท่าราชินี
- ๑๐) ท่าช้าง
- ๑๑) ท่าพรานนก
- ๑๒) ท่ารถไฟ
- ๑๓) ท่าพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี ด้านใต้)
- ๑๔) ท่าพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรีด้านเหนือ)
- ๑๕) ท่าพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร)
- ๑๖) ท่าเทเวศร์ (ด้านใต้)
- ๑๗) ท่าเทเวศร์ (ด้านเหนือ)

- ๑๘) ทำสะพานกรุงธน (ท่าช้างฮี) ด้านใต้
- ๑๙) ทำวัดเทพนารี
- ๒๐) ทำวัดเทพากร
- ๒๑) ทำพายัพ
- ๒๒) ทำเขี้ยวไขก่า
- ๒๓) ทำเกียกกาย
- ๒๔) ทำสะพานพระราม ๗ (ฝั่งธนบุรี)
- ๒๕) ทำพิบูลสงคราม ๑
- ๒๖) ทำวัดตึก
- ๒๗) ทำพิบูลสงคราม ๒
- ๒๘) ทำสะพานพระราม ๕
- ๒๙) ทำถนนทพบุรี (ทำพิบูลสงคราม ๓) (โป๊ะนอกด้านใต้, โปะในด้านใต้, โปะนอกด้านเหนือ และโปะในด้านเหนือ)

๔.งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๘,๐๒๒,๗๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๗๕๘,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๗๖๔,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ม.ค.๖๔ วงเงิน ๔๘,๐๒๒,๗๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๙ ก.ค. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๕๔.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พัฒนาท่าเรือโดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก
๒. สามารถรองรับผู้ใช้บริการที่หลากหลาย
๓. ผู้ที่มาใช้บริการมีความปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | พัฒนาท่าเรือจำนวน ๒๙ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ Inland Water Way สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายังกรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยแต่สภาพปัจจุบันการเดินเรือประสบปัญหา การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้งยังปัญหาความกว้าง-ความลึก และความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดินสวนกัน หรือแซงกันในบางบริเวณ พื้นที่ลบลเรือมีจำกัด ความพยายามแก้ไขปัญหานานาทางเดินเรือของกรมเจ้าท่าโดยขุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่ามีข้อกังวลที่อาจทำให้เกิดปัญหาตลิ่งพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎรที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง ดังนั้น การพัฒนาทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอก ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักมีความสะดวกและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมตลิ่งและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาดลิ่งพัง และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งรวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณริมแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาดลิ่งพัง และรองรับดำเนินการขุดลอกขยายหน้าตัดลำน้ำ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในจุดวิกฤตโดยมีรูปแบบการก่อสร้างชนิดเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืดคู่ (DOUBLE SHEET PILE) พร้อมทางเดินและราวกันตก ความยาวประมาณ ๑,๘๕๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๙๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๙๐,๑๗๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๑๙๓,๐๒๑,๙๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๑๓๗,๓๐๓,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๘ ก.ย.๖๓ วงเงิน ๔๙๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ มี.ค. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๑.๗๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาดึงพลังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาดึงพลัง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ ฯลฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**ค่าควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก
ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาระบบการป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักที่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุด ซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ ๒ ตอนที่ ๑ ก่อสร้าง ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมายโครงการ

ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับดำเนินการขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำ ในจุดวิกฤตรูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลัง ความยาวประมาณ ๑,๘๕๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๙,๗๗๓,๖๐๐ บาท

ปีงบ ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปีงบ ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๘๐,๐๐๐ บาท

ปีงบ ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑,๙๗๕,๒๐๐ บาท

ปีงบ ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๓,๕๑๘,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค.๖๓ วงเงิน ๙,๗๗๓,๖๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ มี.ค. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๑.๗๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือเกียกกาย กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือโดยสารท่าเรือเกียกกาย เนื่องจากท่าเรือมีการใช้งานเป็นเวลานาน เกิดความชำรุดเสียหาย ไม่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ จึงเห็นควรพัฒนาและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ต่อผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามนโยบายการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำของรัฐบาล และปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณพื้นที่เลียบริมน้ำเจ้าพระยา

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัยต่อการให้บริการประชาชน
๒. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วม
๓. ยกกระดับท่าเรือโดยสารเป็นสถานีเรือ
๔. รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวตามนโยบายความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
๕. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและผู้พิการ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ขนาด ๑๖๐ ตารางเมตร
๒. อาคารสำนักงาน ๑ หลัง
๓. พัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือสำหรับต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชน
๔. จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๔๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ลงนามเมื่อวันที่ ๒๔ มี.ค. ๖๔ วงเงิน ๔๔,๓๒๖,๒๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๗ มิ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๙.๓๔

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ
๔. ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ เพื่อสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : พัฒนาท่าเรือจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือบางโพ กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการพัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีมาตรฐานและปลอดภัย สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้ อย่างเป็นร้อยต่อ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือบางโพเป็นจุดที่จะเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ จากเดิมที่กรมเจ้าท่ามีท่าเรือเดิมอยู่แล้วและหยุดการใช้งานเนื่องจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงให้มีรูปแบบที่เหมาะสม สวยงามเพียงพอ สอดคล้องเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางน้ำกับระบบรางได้อย่างสะดวก

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัยต่อการให้บริการประชาชน
๒. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วม
๓. ยกกระดับท่าเรือโดยสารเป็นสถานีเรือ
๔. รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวตามนโยบายความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
๕. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและผู้พิการ
๖. เพื่อต่อเชื่อมพื้นที่ท่าเรือกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ขนาด ๑๖๐ ตารางเมตร
๒. อาคารสำนักงาน ๑ หลัง
๓. พัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือสำหรับต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชน
๔. จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

งบปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๔๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

กรมฯ ลงนามเมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๖๔ วงเงิน ๔๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ มิ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖.๒๔

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ
๔. ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ เพื่อสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : พัฒนาท่าเรือจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งโดยทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเป็นปัญหาที่วิกฤต เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของประชาชนมาโดยตลอด ดังนั้นการเดินทางทางน้ำจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทาง จึงเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งยังเป็นรูปแบบที่เดินทางที่มีความรวดเร็ว ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยกรมเจ้าท่าได้มีการพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งทางน้ำมาโดยลำดับ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาการพัฒนาดังกล่าวยังติดปัญหาในเรื่องต่างๆอยู่พอสมควร เช่น เรื่องการเชื่อมต่อระบบขนส่ง ล้อ เรือ ราง ยังมีรอยต่อที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการเดินทาง การพัฒนาพื้นที่หลังท่า ระบบตัว ระบบความปลอดภัย การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าเรือ/โປ้ะเทียบเรือ) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือจากท่าเทียบเรือ(Boat Pier) เป็นสถานีเรือ(Boat Station) และเพื่อให้ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวกปลอดภัย ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆอย่างไร้รอยต่อ กรมเจ้าท่าเห็นสมควรที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเร่งด่วน และเพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีความเหมาะสม ยั่งยืน เป็นไปตามหลักวิชาการ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ มีค่าบำรุงรักษาต่ำ อันเป็นการประหยัดงบประมาณของรัฐบาล จึงดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการวางแผนทางการบริหารจัดการท่าเรืออันเปรียบเสมือนประตูสู่การเดินทางทางน้ำ เพื่อแก้ไขปัญหาและรองรับการเติบโตการพัฒนาในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำให้สามารถเป็นระบบรองขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง และเชื่อมโยงการขนส่งทุกประเภทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
๒. ยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะ จากท่าเทียบเรือเป็นสถานีเรือเพื่อให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความสะดวกสบาย ต่อผู้โดยสาร เช่นเดียวกับสถานีขนส่งอื่น เช่น สถานีรถไฟ
๓. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วมในการเดินทางและการเชื่อมโยงการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ตามนโยบายรัฐบาล
๔. บริหารจัดการท่าเรือโดยสารสาธารณะอย่างมีมาตรฐานโดยผู้ชำนาญการ อย่างบูรณาการและยั่งยืนโดยการจัดพื้นที่บางส่วนให้มีการบริหารเชิงพาณิชย์เพื่อนำรายได้มาบริหารจัดการระบบต่างๆในท่าเรือ เป็นการเติมเต็มงบประมาณภาครัฐ โดยมีให้กระทบต่ออัตราค่าโดยสาร
๕. ศึกษาแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)

๓. เป้าหมายโครงการ

พัฒนาระบบการขนส่งโดยสารทางน้ำ มีพื้นที่เป้าหมายในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด ในเขตกรุงเทพมหานคร และ จ.นนทบุรี ซึ่งมีท่าเรือโดยสารในเส้นทางประจำ เชื่อมจากท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี ถึงท่าเรือสาทร กทม.

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๔๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๗ พ.ค. ๖๔ วงเงิน ๓๙,๔๒๔,๔๐๔.๓๑ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ พ.ย. ๖๕ ผลงานร้อยละ ๑๐.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ผลการศึกษาที่จะนำมาปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือโดยสารให้มีความสะดวกและปลอดภัย
๒. ทราบถึงปัญหาและขีดจำกัดในการใช้บริการ และการให้บริการ เพื่อใช้สำหรับนำมาแก้ไขปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น
๓. ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆอย่างไร้รอยต่อ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ Inland Water Way สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายังกรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยแต่สภาพปัจจุบันการเดินเรือประสบปัญหา การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้งยังปัญหาความกว้าง-ความลึก และความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดินสวนกัน หรือแซงกันในบางบริเวณ พื้นที่ลบลเรือมีจำกัด ความพยายามแก้ไขปัญหานาทางเดินเรือของกรมเจ้าท่าโดยขุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่ามีข้อกั่วงวลที่อาจทำให้เกิดปัญหาตลิ่งพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎรที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง ดังนั้น การพัฒนาทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอก ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักมีความสะดวกและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหานาอย่างเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมตลิ่งและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพัง และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งรวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณริมแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพัง และรองรับดำเนินการขุดลอกขยายหน้าตัดลำน้ำ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในจุดวิกฤตโดยมีรูปแบบการก่อสร้างชนิดเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืดคู่ (DOUBLE SHEET PILE) พร้อมทางเดินและราวกันตก ความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๕๖๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๔๗,๕๑๕,๕๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๓๐๓,๔๘๔,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๗๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ มิ.ย. ๖๔ วงเงิน ๕๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ก.ค. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**ค่าควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก
ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาระบบการป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักที่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุด ซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ ๒ ตอนที่ ๒

๓. เป้าหมายโครงการ

ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับดำเนินการขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำ ในจุดวิกฤตรูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลัง ความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑,๒๗๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๒๕๔,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๖,๔๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๕,๔๐๙,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๘ เม.ย. ๖๔ วงเงิน ๙,๕๓๕,๐๕๕ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๖ เม.ย. ๖๖ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกฟื้นฟูแม่น้ำจาง จังหวัดลำปาง ๑ ฉบับ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำสายหลักและสาขาที่สำคัญในประเทศ การพัฒนาลำน้ำทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบสนองความต้องการและการแก้ปัญหาให้กับประชาชนกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพ ประสานงาน ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การมีส่วนร่วมร่วมของประชาชนเป็นสำคัญ โดยได้เล็งเห็นความสำคัญของแม่น้ำสาขาที่ควรได้รับการพัฒนา ลำน้ำแม่จาง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำสาธารณะ ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า ภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นแหล่งน้ำอาหาร การประกอบ อาชีพ พัฒนาอย่างสมดุล ยั่งยืน ให้สมกับเป็นเส้นเลือดหลักหล่อเลี้ยงประชาชนในทุกมิติ ทั้งเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต เกิดเศรษฐกิจพอเพียง ลดการเคลื่อนย้ายแรงงาน ประชาชนสามารถดำรงชีวิตในท้องถิ่นได้ตลอดปี ด้วยกิจกรรมที่แตกต่างกัน ตามภูมิสังคมของแต่ละฤดูกาล ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น สังคมที่เข้มแข็ง ยั่งยืน โดยสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพ ภูมิประเทศ สภาพทางภูมิสังคม และความต้องการของประชาชน ในขอบเขตพื้นที่ลำน้ำแม่จาง เป็นการเฉพาะเพื่อร่วมกันแก้ปัญหาภัยแล้ง ร่วมกันหาทางเลือกใหม่ในการพัฒนามแม่น้ำแม่จาง เพื่อประโยชน์ต่อประชาชน ภายใต้การพัฒนาอย่างสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อความสุขของประชาชน ลดปัญหาทางสังคม สิ่งแวดล้อมมีความสมบูรณ์

๒. วัตถุประสงค์

๑. ศึกษาปัญหาและผลกระทบทุกมิติ
๒. รณรงค์สร้างความรู้และปลูกจิตสำนึกผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน
๓. จัดทำแผนหลัก (Master Plan) การอนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาแม่น้ำจางอย่างบูรณาการ พร้อมออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และประมาณราคา (estimate price)
๔. เสนอรายงานการจัดทำแผนระบบบำบัดน้ำเสียหรือควบคุมการปล่อยน้ำเสียออกสู่แหล่งน้ำที่ได้มาตรฐาน
๕. จัดทำข้อมูล กำหนดมาตรการ กฎระเบียบ แนวทางต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น แก้ไขปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริมแม่น้ำ เพื่อใช้ดำเนินการต่อไป

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ฟื้นฟูระบบนิเวศของลำน้ำแม่จาง
๒. ยกระดับคุณภาพชีวิต ฐานความเป็นอยู่ พัฒนาคุณภาพชีวิตและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ด้วยแนวคิดและการริเริ่มจากชุมชน ตามสภาพ สถานะและความพร้อมของแต่ละชุมชนเป็นสำคัญ
๓. เกิดการพัฒนามแม่น้ำแม่จางในทุกมิติ อย่างสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง ตามแนวพระราชดำริของในหลวง ร.๙ โดยความร่วมมือของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นศูนย์รวมจิตใจของชุมชน คิด - สร้าง - ดูแล โดยชุมชน เพื่อให้แม่น้ำจางมีทัศนียภาพที่สวยงาม หรือพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ การทำกิจกรรมของชุมชน และแก้ไขปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริมแม่น้ำด้วย

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๑๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำ TOR และทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. – ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น ๑ ฉบับ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำชี ประสบปัญหาจากความตื้นเขินตามธรรมชาติมีการตกตะกอนทับถมอยู่ในลำน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่หน้าตัดของลำน้ำลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น การเกิดการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งจากเปลี่ยนทิศทาง การไหลของแม่น้ำ น้ำท่วมพื้นที่บ้านเรือนและเกษตรกรรมในฤดูน้ำหลาก และขาดแคลนน้ำในการอุปโภคบริโภค การเกษตรในฤดูแล้ง ปัญหา ดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อาศัยบริเวณแม่น้ำชี ในการประกอบอาชีพ อุปโภค บริโภค และอยู่อาศัย เป็นอย่างมาก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนดังกล่าวอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็น ต้องจัดทำโครงการขุดลอกแม่น้ำดังกล่าว เพื่อแก้ไข ปัญหา แต่เนื่องจากในพื้นที่แม่น้ำชี ยังไม่มีข้อมูลของร่องน้ำที่ได้จากการสำรวจมาก่อน สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่าซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแม่น้ำ จึงได้เสนองานสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร เพื่อศึกษาให้ทราบถึงบริเวณที่เกิดปัญหาการตื้นเขินได้อย่างแท้จริงและทำให้การบรรเทาและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำชี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำ ความลาดเอียงของพื้นท้องน้ำ จัดทำแบบแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำ สำหรับพิจารณาโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำแม่น้ำสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วมและภัยแล้ง พร้อมจัดทำแบบรายละเอียดต่างๆ
๒. เพื่อเสนอแนวความคิดทางเลือกและเลือกแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า ตามระยะทางที่กำหนด
๓. เพื่อจัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. จัดทำแผนที่สำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชีระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สบ.๘ จ.ขอนแก่น
๒. จัดทำรายงานผลการเสนอแนวความคิดในการ พัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนด ให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า
๓. จัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล สำหรับการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม และหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนที่มีความสนใจ สามารถนำข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำ TOR และพบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. – ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำมูล ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น ๑ ฉบับ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำมูล ประสบปัญหาจากความตื้นเขินตามธรรมชาติมีการตกตะกอนทับถมอยู่ในลำน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่หน้าตัดของลำน้ำลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น การเกิดการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งจากเปลี่ยนทิศทางการไหลของแม่น้ำ น้ำท่วมพื้นที่บ้านเรือนและเกษตรกรรมในฤดูน้ำหลาก และขาดแคลนน้ำในการอุปโภคบริโภค การเกษตรในฤดูแล้ง ปัญหา ดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อาศัยบริเวณแม่น้ำมูล ในการประกอบอาชีพ อุปโภค บริโภค และอยู่อาศัย เป็นอย่างมาก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนดังกล่าวอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็น ต้องจัดทำโครงการขุดลอกแม่น้ำดังกล่าวเพื่อแก้ไขปัญหา แต่เนื่องจากในพื้นที่แม่น้ำมูล ยังไม่มีข้อมูลของร่องน้ำที่ได้จากการสำรวจมาก่อน สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่าซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแม่น้ำ จึงได้เสนองานสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำมูล ระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร เพื่อศึกษาให้ทราบถึงบริเวณที่เกิดปัญหาการตื้นเขินได้อย่างแท้จริงและทำให้การบรรเทาและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำมูล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจํานําสํารวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำ ความลาดเอียงของพื้นท้องน้ำ จัดทำแบบแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำ สำหรับพิจารณาโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำแม่น้ำสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วมและภัยแล้ง พร้อมจัดทำแบบรายละเอียดต่างๆ
๒. เพื่อเสนอแนวความคิดทางเลือกและเลือกแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า ตามระยะทางที่กำหนด
๓. เพื่อจัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. จัดทำแผนที่สำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำมูลระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สบ.๘ จ.ขอนแก่น
๒. จัดทำรายงานผลการเสนอแนวความคิดในการ พัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนด ให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า
๓. จัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล สำหรับการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม และหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนที่มีความสนใจ สามารถนำข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๒๙,๘๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำ TOR และทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. – ก.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำยม

กม. ๕๒๙+๙๐๐ ถึง กม. ๕๓๐+๙๕๐, กม. ๕๓๒+๖๕๐ ถึง กม. ๕๓๓+๗๕๐, กม. ๕๓๕+๓๕๐ ถึง ๕๓๖+๗๐๐
อำเภอเด่นชัย ถึงอำเภอนองม่วงไข่ จังหวัดแพร่ เนื้อดินประมาณ ๒๐๑,๕๕๑ ลบ.ม.

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีความประสงค์จะดำเนินงานจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำยม ตามผลการจ้างสำรวจออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำยม ระยะทาง ๑๐๓.๖๐ กม. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ ได้ผ่านการศึกษาในด้านต่างๆ รวมทั้งการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และได้กำหนดการจัดการวัสดุที่ได้จากการขุดลอก ซึ่งการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำจะเป็น การป้องกันและลดความเสียหายจากน้ำท่วมขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ เนื่องจากแม่น้ำยมเป็นแม่น้ำสายเดียวใน ๔ กลุ่มน้ำหลัก ปิง วัง ยมและน่าน ที่ไม่มีการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำหรือเขื่อน การขุดลอกจึงเป็นทางเลือกเดียวที่สามารถ ใช้ในการบริหารจัดการลุ่มน้ำยม เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด (Bottle Neck) ของระบบแม่น้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การไหลของน้ำ ช่วยในการระบายน้ำช่วงน้ำท่วมและกักเก็บน้ำในช่วงแล้ง ทำให้พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญและพื้นที่ เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง ดังนั้น กรมฯ จึงได้ขอตั้งงบประมาณขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำภายใน ประเทศที่แม่น้ำยม กม.๕๒๙+๙๐๐ ถึง กม.๕๓๐+๙๕๐, กม.๕๓๒+๖๕๐ ถึง กม.๕๓๓+๗๕๐, กม. ๕๓๕+๓๕๐ ถึง กม.๕๓๖+๗๐๐ อ.เด่นชัย ถึง อ.หนองม่วงไข่ จ.แพร่ เพื่อลดผลกระทบต่อความรุนแรงของวิกฤต ภัยน้ำท่วมและภัยแล้ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ ทรัพย์สินเสียหาย ประชาชนในพื้นที่ขาดอาชีพและ รายได้ กระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่และภาพรวม

๒. วัตถุประสงค์

๑. ดำเนินการขุดลอกแม่น้ำยมช่วง กม.๕๒๙+๙๐๐ ถึง กม.๕๓๐+๙๕๐, กม.๕๓๒+๖๕๐ ถึง กม. ๕๓๓+๗๕๐, กม.๕๓๕+๓๕๐ ถึง กม.๕๓๖+๗๐๐ เพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง
๒. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการไหลของน้ำตลอดทั้งปี

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกแม่น้ำยมช่วง กม.๕๒๙+๙๐๐ ถึง กม.๕๓๐+๙๕๐, กม.๕๓๒+๖๕๐ ถึง กม.๕๓๓+๗๕๐, กม. ๕๓๕+๓๕๐ ถึง กม.๕๓๖+๗๐๐ ปริมาณวัสดุ ๒๐๑,๕๕๑ ลบ.ม. ที่ อ.เด่นชัย ถึง อ.หนองม่วงไข่ จ.แพร่ ให้แล้ว เสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๙,๐๒๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ ดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. – เม.ย. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ใช้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๒๐๑,๕๕๑ ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

**คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำเจ้าพระยา
อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภอมืองอ่างทอง จังหวัดอ่างทอง
เนื้อดินประมาณ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. (ชดเชยงบประมาณที่พับไป (ปี ๒๕๖๒))**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จากปัญหาการกัดเซาะพังทลายและตกตะกอนตามธรรมชาติของแม่น้ำทำให้ร่องน้ำมีความตื้นเขิน ส่งผลทำให้เกิดน้ำท่วมในฤดูฝนและขาดแคลนน้ำในฤดูแล้งเนื่องจากพื้นที่หน้าตัดของลำน้ำที่ลดลงซึ่งได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ใช้แม่น้ำในการสัญจร ประกอบอาชีพ อุปโภคบริโภคและอยู่อาศัย ตลอดจนยังส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรม ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงการขุดลอกแม่น้ำสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน และเป็นไปตามหลักวิชาการ เหมาะสมกับพื้นที่ โดยใช้แนวทางการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ในการแก้ไขตามแนวทางยุทธศาสตร์ และแผนหลักการบำรุงรักษาร่องน้ำเพื่อดำเนินงานป้องกันน้ำท่วม น้ำแล้ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำเจ้าพระยา อ.บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา ถึง อ.เมืองอ่างทอง จ.อ่างทอง เนื้อดินประมาณ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ในปี ๒๕๖๒ อย่างไรก็ตามหลังจากที่ดำเนินการแล้วเสร็จ กรมฯ ได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๖๓ แต่ในวันที่ตรวจรับงานพบว่าผู้รับจ้างส่งมอบปริมาณดินขุดลอกไม่ครบถ้วนตามสัญญา ผลงานจริงไม่สัมพันธ์กับแบบแปลน จึงยังไม่สามารถตรวจรับได้ โดยคณะกรรมการได้เร่งรัดผู้รับจ้างให้ดำเนินการแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ร่องน้ำมีความกว้าง ความลึก เป็นการรักษาสภาพลำน้ำให้สามารถใช้ประโยชน์ สามารถรองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการเพิ่มพื้นที่สำหรับกักเก็บน้ำไว้ในฤดูแล้ง

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำและบำรุงรักษาร่องน้ำที่แม่น้ำเจ้าพระยา อ.บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา ถึง อ.เมืองอ่างทอง จ.อ่างทองให้ได้ปริมาณวัสดุ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ตามรูปแบบและข้อกำหนด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๕ วงเงิน ๓๖,๗๐๓,๐๐๐ บาท (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน -

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามวันที่ ๑๕ ก.พ. ๖๒ วงเงิน ๔๓,๑๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ ต.ค. ๖๒ (ขยายเวลาการปฏิบัติงานออกไปอีก ๑๑๗ วัน) ดำเนินการแล้วเสร็จ กรมฯ ได้ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๖๓ ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อชดเชยงบประมาณที่พับไปแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ร่องน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
๒. ร่องน้ำช่วยระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๓. สามารถใช้ร่องน้ำในการขนส่งและการท่องเที่ยวทางน้ำ
๔. ใช้กักเก็บแหล่งน้ำต้นทุนในการอุปโภค บริโภค และการเกษตรในฤดูแล้ง

๕. ป้องกันการบุกรุกลำน้ำจากการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำและลดอัตราการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง
๖. ประชาชนในพื้นที่ที่มีรายได้จากการใช้ร่องน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประมงและขนส่งทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำชี
กม. ๑๙๕ - กม. ๒๐๐ อำเภอพนมไพร จังหวัดร้อยเอ็ด ถึง อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร
เนื้อดินประมาณ ๙๖๑,๗๑๙ ลบ.ม.

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำสายหลักที่ลุ่มน้ำภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผลศึกษาในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณากำหนดพื้นที่ขุดลอก ได้ผลสรุปเป็นแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำในลุ่มน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี มูล เลย และสงคราม) โดยแผนแม่บทเหล่านี้จะต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการขุดลอกอย่างไรก็ดีแผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติงาน เป็นบริเวณพื้นที่ชี้เป้าตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาซึ่งยังไม่ได้จัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำตามความเหมาะสมสำหรับการขุดลอก ดังนั้น เพื่อให้แผนแม่บทในการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งในลุ่มน้ำที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้อย่างเป็นรูปธรรมจึงต้องดำเนินการสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำความลึกพื้นที่ร่องน้ำความลาดเอียงของพื้นที่ร่องน้ำ พร้อมจัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำในพื้นที่ขุดลอกตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ชี้เป้าตามแผนแม่บทได้กำหนดระยะทางเหมาะสมในการขุดลอกเป็นช่วง ๆ มากกว่า ๒,๐๐๐ ช่วง ด้วยอัตรากำลังบุคลากรที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานตามแผนแม่บทระยะ ๒๐ ปี กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องจ้างผู้ให้บริการสำรวจออกแบบรายละเอียดสภาพภูมิประเทศดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

๑. ดำเนินการขุดลอกแม่น้ำชี กม.๑๙๕ - กม.๒๐๐ อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด ถึง อ.เมืองยโสธร จ.ยโสธร เพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง
๒. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการไหลของน้ำตลอดทั้งปี

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกแม่น้ำชี กม.๑๙๕ - กม.๒๐๐ อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด ถึง อ.เมืองยโสธร จ.ยโสธร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ ๔๑,๘๖๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในเบื้องต้น กรมฯ ได้ขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๖๕ เพื่อดำเนินการแล้ว ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ กรมฯ จะดำเนินการต่อไป ดังนี้

- จัดทำรายละเอียดและทบทวนราคา เดือน ต.ค. ๒๕๖๔
- ประกวดราคาและพิจารณาผล เดือน พ.ย. ๒๕๖๔
- ดำเนินงานตามสัญญา เดือน ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ใช้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๖๑,๗๑๙ ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จังหวัดเชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จังหวัดนครสวรรค์

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ทบพทความต้องการพื้นที่เป้าหมายตามแผนแม่บทเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำสายหลัก พร้อมทั้งสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและออกแบบเพื่อการดูแลรักษา พัฒนา พื้นฟูลำน้ำ ตลอดระยะทางที่กำหนดในแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับการตั้งค่าของงบประมาณสำหรับโครงการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศในปีงบประมาณต่อไป ซึ่งเป็นพื้นที่จากผลการศึกษาและสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (สทนช.) ระบุไว้เป็น Area base ในการแก้ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย โดยเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำ ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหามหาภัยที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำซากและอาจจะเกิดขึ้นได้อีกในอนาคตและเป็นการรักษาสภาพลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติในลำน้ำ ซึ่งจะสามารถกักเก็บน้ำไว้ในฤดูแล้งต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ทบพทความต้องการพื้นที่เป้าหมายตามแผนแม่บทเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำสายหลัก พร้อมทั้งสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและออกแบบเพื่อการดูแลรักษา พัฒนา พื้นฟูลำน้ำ ตลอดระยะทางที่กำหนดในแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับการตั้งค่าของงบประมาณสำหรับโครงการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศในปีงบประมาณต่อไป ซึ่งเป็นพื้นที่จากผลการศึกษาและสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (สทนช.) ระบุไว้เป็น Area base ในการแก้ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย โดยเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำ ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหามหาภัยที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำซากและอาจจะเกิดขึ้นได้อีกในอนาคตและเป็นการรักษาสภาพลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติในลำน้ำ ซึ่งจะสามารถกักเก็บน้ำไว้ในฤดูแล้งต่อไป

๓. เป้าหมายโครงการ

สำรวจ ออกแบบ จัดทำแผนที่และคำนวณปริมาณดินขุดลอกร่องน้ำที่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ให้ได้ระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๕๐ กม. ตามพื้นที่เป้าหมายของแผนแม่ทบทบรรเทาน้ำท่วมและภัยแล้งในพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ (สบ.๗) พื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ (สบ.๒)

๔. งบประมาณ

งบประมาณรวม ๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๔๓๒,๓๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๙๒,๗๐๐ บาท

๕.ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค.๖๔ วงเงิน ๕๒,๓๒๗,๒๘๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ ก.ย.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

แผนที่ร่อนน้ำที่ได้รับนำไปใช้ประโยชน์ในการขุดลอกตามแผนแม่บทบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ของกรมเจ้าท่าภายใต้การกำกับของสำนักงานทรัพยากรน้ำ เพื่อ

- เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ เป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ ทั่วประเทศ
- สามารถเก็บกักน้ำในแม่น้ำ สำหรับใช้ในฤดูแล้งได้เพิ่มมากขึ้น
- ลดอัตราการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานการสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและแบบรายละเอียดขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำตลอดลำน้ำ ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำสายหลักที่ลุ่มน้ำภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผลศึกษาในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณากำหนดพื้นที่ขุดลอก ได้ผลสรุปเป็นแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำในลุ่มน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี มูล เลย และสงคราม) โดยแผนแม่บทเหล่านี้จะต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการขุดลอกอย่างไรก็ดีแผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติงาน เป็นบริเวณพื้นที่ที่ชี้เป้าตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาซึ่งยังไม่ได้จัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำตามความเหมาะสมสำหรับการขุดลอก ดังนั้น เพื่อให้แผนแม่บทในการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งในลุ่มน้ำที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้อย่างเป็นรูปธรรมจึงต้องดำเนินการสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำความลึกพื้นที่ท้องน้ำความลาดเอียงของพื้นที่ท้องน้ำ พร้อมจัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำในพื้นที่ขุดลอกตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ที่ชี้เป้าตามแผนแม่บทได้กำหนดระยะทางเหมาะสมในการขุดลอกเป็นช่วง ๆ มากกว่า ๒,๐๐๐ ช่วง ด้วยอัตรากำลังบุคลากรที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานตามแผนแม่บทระยะ ๒๐ ปี กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องจ้างผู้ให้บริการสำรวจออกแบบรายละเอียดสภาพภูมิประเทศดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

ทบทวนความต้องการพื้นที่เป้าหมายตามแผนแม่บทเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำสายหลักพร้อมทั้งสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและออกแบบเพื่อการดูแลรักษาพัฒนา พื้นฟูลำน้ำ ตลอดระยะทางที่กำหนด ในแม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับการตั้งค่าของงบประมาณสำหรับโครงการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นพื้นที่จากผลการศึกษาและสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ระบุไว้เป็น Area base ในการแก้ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย โดยเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำซากและอาจเกิดขึ้นได้อีก ในอนาคตและเป็นการรักษาสภาพ ลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติในลำน้ำ ซึ่งจะสามารถกักเก็บน้ำไว้ใช้ในฤดูแล้งต่อไป

๓. เป้าหมายโครงการ

สำรวจ ออกแบบ จัดทำแผนที่และคำนวณปริมาณดินขุด ร่องน้ำที่ แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม ให้ได้ระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๕๐ กิโลเมตร ตามพื้นที่เป้าหมาย ของแผนแม่บทบรรเทาน้ำท่วมและภัยแล้ง ในพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น (สบ.๘)

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๙,๘๓๘,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ	๓๐,๔๖๓,๐๐๐ บาท

๕.ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓๐ ก.ย.๖๓ วงเงิน ๔๙,๘๓๘,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ มี.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

แผนที่ร่อนน้ำที่ได้รับ นำไปใช้ประโยชน์ในการขุดลอกตามแผนแม่บทบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของกรมเจ้าท่าภายใต้การกำกับของสำนักงานทรัพยากรน้ำ เพื่อ

- เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ เป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- สามารถเก็บกักน้ำในแม่น้ำ สำหรับใช้ในฤดูแล้งได้เพิ่มมากขึ้น
- ลดอัตราการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานการสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและแบบรายละเอียดขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำตลอดลำน้ำ ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |