



แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙



กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
ตุลาคม ๒๕๖๘

MARINE DEPARTMENT

คำนำ

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ กำหนดให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี ให้สอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และนำเสนอรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จในแต่ละภารกิจตามแผนปฏิบัติราชการดังกล่าว รวมทั้งนำเข้าไปในระบบ eMENSAR ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนด และเป็นกระบวนการหนึ่งในการดำเนินการตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน ฉบับที่ ๒ หมวด ๒ การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์กำหนดให้ส่วนราชการมีการจัดทำยุทธศาสตร์และการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อู่เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง กรมฯ ได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ขึ้นเพื่อเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าและผู้ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ตลอดจนเป็นเครื่องมือให้ผู้บริหารใช้เป็นคู่มือในการกำกับ ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยสำนักแผนงานได้รวบรวมรายละเอียดข้อมูลการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้รับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการ เพื่อดำเนินการจัดทำเอกสารแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมให้เป็นไปตามรูปแบบและแนวทางที่กำหนด รวมทั้ง การจัดทำแผนปฏิบัติราชการฯ ยังเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๙ ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีข้อมูลข่าวสารของราชการไว้ให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลได้

แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าฉบับนี้ ประกอบไปด้วยรายละเอียดความสอดคล้องของแผนทั้ง ๓ ระดับ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ กรมเจ้าท่า รวมทั้งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ และเป้าหมาย/ตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติราชการที่ต้องดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๙

สำนักแผนงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ จะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ในสังกัดของกรมเจ้าท่า และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากมีข้อบกพร่องประการใด ขอน้อมรับและจะนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นในปีต่อไป

สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า
ตุลาคม ๒๕๖๘

สารบัญ

หน้า

คำนำ

สารบัญ

ส่วนที่ ๑	บทสรุปผู้บริหาร	๑ - ๑
ส่วนที่ ๒	ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๒ - ๑
	ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๒ - ๑
	แผนระดับที่ ๒	๒ - ๓
	แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๒ - ๘
ส่วนที่ ๓	ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติ	๓ - ๑
ส่วนที่ ๔	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการรายปี (พ.ศ. ๒๕๖๙) กรมเจ้าท่า	๔ - ๑
	๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. ๒๕๖๙	๔ - ๑
	๔.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	๔ - ๑
	๔.๒.๑ วัตถุประสงค์	๔ - ๑
	๔.๒.๒ ภาพรวมกรมเจ้าท่า	๔ - ๒
	๔.๓ วงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	๔ - ๙
	๔.๓.๑ สรุปเปรียบเทียบงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ และ ๒๕๖๙ (จำแนกตามประเภทงบรายจ่าย)	๔ - ๙
	๔.๓.๒ สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ จำแนกตาม แผนงานผลผลิต/กิจกรรม และงบรายจ่าย	๔ - ๑๐
	๔.๓.๓ ประมาณการรายได้	๔ - ๑๒
	๔.๓.๔ วงเงินงบประมาณรายจังหวัดและกลุ่มจังหวัด	๔ - ๑๒
	๔.๓.๕ แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙	๔ - ๑๘
ส่วนที่ ๕	การติดตามและประเมินผล	๕ - ๑
	ภาคผนวก ก แผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ก - ๑
	ภาคผนวก ข แผนงาน/โครงการพัฒนางบประมาณ ๒๕๖๙	ข - ๑

ส่วนที่ ๑

บทสรุปผู้บริหาร

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ กำหนดให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี ให้สอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และนำเสนอรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จในแต่ละภารกิจตามแผนปฏิบัติราชการดังกล่าว ประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้นโดยจัดทำเป็นแผนห้าปีซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ กรมเจ้าท่าจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ของกรมเจ้าท่า โดยมีการทบทวนแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณที่ได้รับจัดสรรประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ โดยมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับแผนทั้ง ๓ ระดับ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

สรุปวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ กรมเจ้าท่าได้รับจัดสรรงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๔,๒๒๖.๘๒๓๗ ล้านบาท เพื่อดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ๔ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำสนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนให้องค์กรมีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ ดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล เน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้ให้สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

โดยเป็นงบประมาณสำคัญด้านงบลงทุนจำนวนรวม ๓,๒๕๘.๑๓๑๕ ล้านบาท ซึ่งมีแผนงาน/โครงการจำนวน ๑๓๕ รายการ (รายการผูกพันเดิม ๔๙ รายการ และรายการใหม่ ๘๖ รายการ)

ความเชื่อมโยงสอดคล้องของแผนระดับที่ ๑ - ๓
กับแผนปฏิบัติราชการระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ กรมเจ้าท่า

แผนระดับที่ 1	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี				
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน		ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
แผนระดับที่ 2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ		แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13		
	ประเด็น (5) การท่องเที่ยว ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประเด็น (19) การบริหารจัดการน้ำในระบบ		หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ		
แผนระดับที่ 3	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) คค.	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 – 2570) คค.	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) สศท.	แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและ สาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC พ.ศ. 2566 - 2570	แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570)
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคม ขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมา ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและ เพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานโดยดำเนินการที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมี ประสิทธิภาพ แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า – ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการ อำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและ พัฒนานวัตกรรมการพัฒนาบุคลากรและการติดตาม ผลด้านโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถของระบบ รางและทางน้ำ และเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า รูปแบบอื่น	ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)
	แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 – 2570 กรมเจ้าท่า “มุ่งพัฒนา ก้าวทัน และส่งเสริมระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจ ให้สะดวก ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล”				
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มี ประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยที่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและ พาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนให้องค์กรมีความ ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล เน้นการ นำเทคโนโลยีมาใช้ให้สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	

ความสอดคล้องหลักของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมเจ้าท่า



ส่วนที่ ๒

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

กรมเจ้าท่า ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ให้ตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ตามภารกิจของกรมเจ้าท่า โดยสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ - ๓ ที่เกี่ยวข้องโดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนระดับที่ 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 แบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๖ ด้าน คือ

๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง

๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน

๔. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม

๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๖. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมายที่ ๒.๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว (ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก (เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

ไว้ร่อยต่อ)

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- ประเด็นที่ ๒.๔ : อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์
- ประเด็นที่ ๓.๔ : ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

✓ กรมเจ้าท่าดำเนินงานที่สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ ภายภายใต้แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

- แผนงาน : ยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม (ก่อสร้างท่าเรือ, ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น, ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล, ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง, ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ)

ผลผลิต การกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม (การออกไปสำคัญ, การนำร่องเรือ, การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ)

ผลผลิต ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

กิจกรรม ผลิตและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

- แผนงาน : บูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว, การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว, พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติสนับสนุนการท่องเที่ยว)

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๑) เป้าหมายที่ ๒.๒ พัฒนาและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๕ พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (พัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ)

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ประเด็นที่ ๕.๑ : มีการพัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ

✓ กรมเจ้าท่าดำเนินงานที่สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ ๕ ภายใต้อำนาจ/โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

- แผนงาน : บูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

กิจกรรม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

แผนระดับที่ ๒

๑. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นไปตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ เมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ ประเด็น โดยมีราชกิจจานุเบกษาใช้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒ ต่อมา สศช. ได้เสนอแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ในการพัฒนาประเทศที่เป็นปัจจุบัน ซึ่งเป็นการดำเนินการตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่บัญญัติให้สามารถแก้ไขเพิ่มเติมแผนแม่บทให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงหรือความจำเป็นของประเทศได้ โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะรัฐมนตรีแล้ว

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ยังคงจำนวน ๒๓ ประเด็น โดยเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่มีผลผูกพันให้ทุกหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องแปลงไปสู่การปฏิบัติร่วมกันอย่างบูรณาการ รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ เพื่อบรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม และส่งผลให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" ต่อไปโดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีจำนวนรวม ๒๓ ประเด็น ประกอบด้วย

- (๐๑) ความมั่นคง
- (๐๒) การต่างประเทศ
- (๐๓) การเกษตร
- (๐๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- (๐๕) การท่องเที่ยว
- (๐๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- (๐๘) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่
- (๐๙) 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

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า ๓ ประเด็น ดังนี้

(๑) ประเด็น (๐๕) การท่องเที่ยว

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๐๕๐๐๐๑ ผลผลิตนักท่องเที่ยวโดยรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๕

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่ามุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบนิเวศ และทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพื่อกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่ชุมชนและเมืองอย่างทั่วถึงและยั่งยืน บรรลุเป้าหมาย ด้านรายได้และการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย โดยการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวร่วมกับหน่วยงานต่างๆ

(๑.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ที่ ๓.๔ การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

➤ แนวทางการพัฒนาที่ ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทยเพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศไทยจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐานตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย

❖ เป้าหมายของแผนย่อย ๐๕๐๔๐๒ การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น	จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น (สะสม) ท่า	๔

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าเป็นการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในกลุ่มน้ำสำคัญ ผ่านการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐานสร้างสรรคกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่ (ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ พัฒนาท่าเรือจำนวน ๔ ท่าเรือ (นับแบบสะสม))

โดยกรมเจ้าท่าดำเนินงานเพื่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ภายใต้แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

- แผนงาน : บูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ยกระดับบริการความปลอดภัยและบริหารจัดการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน

กิจกรรม (พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว, การเสริมทรายชายหาด ป้องกันการกัดเซาะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว, พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติสนับสนุนการท่องเที่ยว)

(๒) ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

(๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๐๗๐๐๐๑ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ)	ไม่เกิน ๓๘

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าเป็นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์การขนส่งคมนาคมทางน้ำ เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

(๒.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ๓.๑ แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

➤ แนวทางการพัฒนา ๒) การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

❖ เป้าหมายของแผนย่อย ๐๗๐๑๐๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ๑๑

❖ เป้าหมายของแผนย่อย ๐๗๐๑๐๒ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	ไม่น้อยกว่า ๒๕/ ไม่น้อยกว่า ๓.๖๐

❖ เป้าหมายของแผนย่อย ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทาง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ๔๐

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าเป็นการ
ดำเนินงานตามภารกิจในการขับเคลื่อนแผนย่อยของแม่บทฯ เพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์
มวลรวมในประเทศลดลง เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ดีขึ้น ผ่านการพัฒนา
โครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางน้ำที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้า
ต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองของประเทศได้อย่างมี
ประสิทธิภาพเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล

โดยกรมเจ้าท่าดำเนินงานตามภารกิจเพื่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ
ภายใต้แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

- แผนงาน : ยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม (ก่อสร้างท่าเรือ, ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น, ป้องกันและแก้ไขปัญหา
การกัดเซาะชายฝั่งทะเล, ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง, ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ)

ผลผลิต การกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม (การออกใบสำคัญ, การนำร่องเรือ, การตรวจตราและควบคุมการเดินทางเรือ)

ผลผลิต ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

กิจกรรม ผลิตและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

(๓) ประเด็น (๑๙) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ

(๓.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๑๙๐๐๐๑ ความมั่นคงด้านน้ำของประเทศเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ความมั่นคงด้านน้ำของประเทศเพิ่มขึ้น	ดัชนีความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ (คะแนนภายในปี ๒๕๗๐)	ไม่น้อยกว่า ๗๐

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่า เป็นการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบจัดการน้ำทั้งระบบ ให้เกิดความมั่นคง เพิ่มผลิตผลในเรื่องการดูแลภัยพิบัติจากน้ำทั้งระบบ ทั้งนี้ ในการดำเนินการเป็นการสร้างความเชื่อมโยง ความสัมพันธ์และบูรณาการแบบหลายมิติและหลายภาคส่วน เพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินงานภายใต้บูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำร่วมกับหน่วยงานต่างๆ

(๓.๒) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ๓.๑ การพัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ

➤ แนวทางการพัฒนา ๓) จัดระบบการจัดการน้ำในภาวะวิกฤติ จัดระบบการจัดการพิบัติภัยจากน้ำในภาวะวิกฤติ (รวมถึงภัยจากน้ำท่วม ลมพายุ ภัยแล้ง แผ่นดินถล่ม พายุคลื่น และน้ำท่วมพื้นที่ติดทะเล) โดยแบ่งตามลักษณะของแต่ละพื้นที่และลุ่มน้ำ ให้สามารถลดความสูญเสียและความเสี่ยงจากภัยพิบัติที่เกิดจากน้ำตามหลักวิชาการให้อยู่ในขอบเขตที่ควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพและให้สามารถฟื้นตัวได้ในเวลาอันสั้น รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูล ความเสี่ยง คาดการณ์ภูมิอากาศ พยากรณ์ความรุนแรงของผลกระทบจากภัยที่เพิ่มขึ้น ในมิติของแผนที่ ระบบสารสนเทศที่ถูกต้องแบบให้ใช้งาน เชื่อมกับนโยบายหรือมาตรการสำคัญในการเตรียมพร้อมรับมือเผชิญเหตุ และประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลการเตือนภัย การป้องกันภัย การจัดการความเสี่ยงเพื่อลดภัยพิบัติและการปรับตัวของชุมชนในพื้นที่ประสบภัย

❖ เป้าหมายของแผนย่อย ๑๙๐๑๐๒ ระดับการรับมือกับพิบัติภัยด้านน้ำเพิ่มขึ้น

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ระดับการรับมือกับพิบัติภัยด้านน้ำเพิ่มขึ้น	ดัชนีการรับมือกับพิบัติภัยด้านน้ำ (คะแนน ภายในปี ๒๕๗๐)	ไม่น้อยกว่า ๖๕

✓ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

โดยแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าเป็นการดำเนินงานตามภารกิจในการขับเคลื่อนแผนย่อยของแม่บทฯ โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเพื่อบรรเทาอุทกภัยและภัยแล้ง ภายใต้แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

- แผนงาน : บูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

กิจกรรม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

๒. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

๒.๑ วัตถุประสงค์

พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”

๒.๒ เป้าหมายหลักของการพัฒนา ที่กรมเจ้าท่าเกี่ยวข้อง

➤ เป้าหมายหลักที่ ๔ การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน มุ่งลดการก่อมลพิษควบคู่ไปกับ การผลักดันให้เกิดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถ ในการรองรับของระบบนิเวศ ตลอดจนลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุ เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี ๒๕๙๓ และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิ เป็นศูนย์ภายในปี ๒๖๐๘

➤ เป้าหมายหลักที่ ๕ การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ มุ่งสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

๒.๓ หมายเหตุการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า จำนวน ๓ หมายเหตุ ดังนี้

- หมายเหตุที่ ๒ ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
- หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- หมายเหตุที่ ๑๑ ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

แผนระดับที่ ๓

๑. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน โดยแบ่งระยะการพัฒนาของยุทธศาสตร์เป็น ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี โดยปัจจุบันอยู่ในระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานและจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือ

สำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพเพียงพอรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

✓ โดยกรมเจ้าท่าดำเนินงานภายใต้ภารกิจครอบคลุมทั้ง ๕ ยุทธศาสตร์ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ตลอดจนการผลิตและพัฒนาบุคลากรเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ เป็นต้น

๒. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นโดยมีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ โดยมีแนวทางที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

๒) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน โดยดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

๓) การพัฒนาพิธีศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

๔) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

๕) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

✓ แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าได้ดำเนินงานตามภารกิจในรูปแบบงานประจำและงานโครงการลักษณะงบลงทุนเพื่อขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาทั้ง ๕ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของกระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดยุทธศาสตร์จำนวน ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement).

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

✓ แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่ามีความสอดคล้องตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของกระทรวงคมนาคม ทั้ง ๕ ยุทธศาสตร์ ซึ่งได้มีการถ่ายทอดเป็นยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าเรื่องที่ ๑ - ๕ อย่างครบถ้วนโดยแบ่งออกเป็นแผนงานสำคัญต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติงานประจำปีให้บรรลุเป้าหมาย

๔. แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ กำหนดเป็นยุทธศาสตร์จำนวน ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : เพิ่มขีดความสามารถของระบบรางและทางน้ำ และเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชาชนอย่างไร้รอยต่อ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ยกระดับโครงข่ายคมนาคมด้วยมาตรการเชิงรุกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย

✓ โดยกรมเจ้าท่ามีแผนงานโครงการที่ได้รับการบรรจุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือ โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จ.ชลบุรี สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม ๒๘๕.๐๐๐๐ ล้านบาท ปี ๖๗ = ๔๒.๗๕๐๐ ล้านบาท ปี ๖๘ = ๕๖.๕๒๕๐ ล้านบาท ปี ๖๙ = ๕๓.๒๙๕๐ ล้านบาท ปี ๗๐ = ๑๓๒.๔๓๐๐ ล้านบาท)

๕. แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งสิ้น ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

✓ แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่า มีแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับการดำเนินงานในยุทธศาสตร์ที่ ๒ โดยดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มให้มีความสะดวกและปลอดภัย อันได้แก่ การพัฒนาท่าเรือเพื่อการโดยสารและท่องเที่ยว และพัฒนาระบบความปลอดภัยด้านการเดินทางทางน้ำ ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวอื่น เช่น การเสริมทรายชายหาดเพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เป็นต้น ภายใต้แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว ซึ่งมีการบูรณาการพัฒนาร่วมมือกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

ความเชื่อมโยงสนับสนุนและบูรณาการระหว่างแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์ชาติ) ระดับที่ 2 และ 3 กับแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 กรมเจ้าท่า

แผนระดับที่ 1	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี				
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน		ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
แผนระดับที่ 2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ		แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13		
	ประเด็น (5) การท่องเที่ยว ประเด็น (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประเด็น (19) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ		หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ		
แผนระดับที่ 3	ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) คค.	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 – 2570) คค.	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) สศข.	แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและ สาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC พ.ศ. 2566 - 2570	แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570)
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคม ขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมา ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการ ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัย และสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและ เพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานโดยดำเนินการที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมี ประสิทธิภาพ แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า – ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการ อำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและ พัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตาม ผลด้านโลจิสติกส์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถของระบบ รางและทางน้ำ และเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า รูปแบบอื่น	ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)
	แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 – 2570 กรมเจ้าท่า				
	“มุ่งพัฒนา กำกับ และส่งเสริมระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจ ให้สะดวก ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล”				
	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มี ประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยที่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและ พาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนให้องค์กรมีความ ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล เน้นการ นำเทคโนโลยีมาใช้ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	

ความสอดคล้องหลักของแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมเจ้าท่า



ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

(Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ๑๗ เป้าหมาย เพื่อครอบคลุมมิติการพัฒนาด้านการพัฒนาคน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยุติธรรม และความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และเป็นกรอบในการจัดทำแผนการพัฒนาประเทศให้มีความสอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อพัฒนาประเทศให้มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (กพย.) ได้มีมติเห็นชอบหลักการของแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการใน ๖ ด้าน ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนกับแผน ๓ ระดับของประเทศ เพื่อความสอดคล้องในการกำหนดทิศทาง การพัฒนาระดับประเทศกับระดับนานาชาติ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการติดตามตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ รวมถึงหน่วยงานของรัฐ สามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการ และแผนระดับที่ ๓ ให้สามารถบรรลุได้ทั้งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทได้ในคราวเดียวกัน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มี ๑๗ เป้าหมายที่จะจัดความยากจนในทุกรูปแบบให้แล้วเสร็จภายใน ปี ๒๕๓๓ ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่อาศัยอยู่ในสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงในการเข้าถึงทรัพยากรและการบริการขั้นพื้นฐาน รวมถึงช่วยเหลือชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งและภัยพิบัติที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ จัดความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร ส่งเสริมเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนทั้ง ๑๗ เป้าหมาย มีรายละเอียดดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ : จัดความยากจนทุกรูปแบบในทุกพื้นที่

เป้าหมายที่ ๒ : ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการและส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๓ : สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ ๔ : สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

เป้าหมายที่ ๕ : บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และเสริมอำนาจให้แก่สตรีและเด็กหญิง

เป้าหมายที่ ๖ : สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคนและมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๗ : สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

เป้าหมายที่ ๘ : ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ ๙ : สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๑๐ : ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

เป้าหมายที่ ๑๑ : ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิคุ้มกันและยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๑๒ : สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๑๓ : ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

เป้าหมายที่ ๑๔ : อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๑๕ : ปกป้อง พื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืนต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและพื้นสภาพดิน และหยุดยั้งการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

เป้าหมายที่ ๑๖ : ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมายที่ ๑๗ : เสริมความเข้มแข็งให้แก่งlobalการดำเนินงานและฟื้นฟูหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน



โดยเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า คือเป้าหมายที่ ๙ โดยมีรายละเอียดดังนี้

เป้าหมายที่ ๙ อุตสาหกรรม นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน (Industry, Innovation and Infrastructure) เป็นเป้าหมายที่มุ่งเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริม การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยมีแนวทางในการดำเนินการ คือ อำนวยความสะดวกสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืนและทนทานในประเทศกำลังพัฒนา ผ่านทางการยกระดับการสนับสนุนทางการเงิน เทคโนโลยี และด้านวิชาการ รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี การวิจัย และนวัตกรรมภายในประเทศในประเทศกำลังพัฒนา รวมถึงการให้มีสภาพแวดล้อมทางนโยบายที่นำไปสู่ความหลากหลายของอุตสาหกรรมและการเพิ่มมูลค่าของสินค้าโภคภัณฑ์ และการเพิ่มการเข้าถึงเทคโนโลยีด้านข้อมูลและการสื่อสาร และพยายามที่จะจัดให้มีการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตโดยถ้วนหน้าและในราคาที่สมารถจ่ายได้

เป้าหมายย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า ได้แก่

❖ เป้าหมายย่อยที่ ๙.๑ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมี ความต้านทาน และยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค และที่ข้ามเขตแดนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

❖ เป้าหมายย่อยที่ ๙.๔ : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิด ความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการ ทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยทุกประเทศดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของแผนปฏิบัตินโยบายการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัตินโยบายรายปี พ.ศ. ๒๕๖๙

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงจากสถานการณ์และบริบทต่างๆ ทั้งจากภายในและภายนอก รวมถึงการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ ประกอบกับจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ มีการจำแนกแผนเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย แผนระดับที่ ๑ คือ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลซึ่งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันไปสู่เป้าหมายร่วมกันและเป็นยุทธศาสตร์ชาตินับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ปี ๒๕๖๐ ซึ่งจะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และแผนระดับที่ ๓ ได้แก่ แผนปฏิบัติการที่มีความชัดเจนตามภารกิจของแต่ละหน่วยงานและสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ตลอดจนเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ กำหนดให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัตินโยบายการประจําปี

ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงได้จัดทำแผนปฏิบัตินโยบายการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและให้เกิดความต่อเนื่องในการกำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานเป็นประจําทุกปี

๔.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัตินโยบายการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

๔.๒.๑ วัตถุประสงค์

๑) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัตินโยบายการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่าให้สอดคล้องกับแผนทั้ง ๓ ระดับ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัตินโยบายการ ประจําปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ กรมเจ้าท่า รวมทั้งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ

๒) เพื่อให้แผนปฏิบัตินโยบายการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่า เป็นแนวทางในการดำเนินงานประจําปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าและผู้ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นเครื่องมือให้ผู้บริหารใช้เป็นคู่มือในการกำกับ ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ และยังสามารถบูรณาการแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมเจ้าท่า ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๔.๒.๒ ภาพรวมกรมเจ้าท่า

๑) วิสัยทัศน์กรมเจ้าท่า

“มุ่งพัฒนา กำกับ และส่งเสริมระบบการขนส่งทางน้ำ
เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจ ให้สะดวก ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานสากล”

๒) พันธกิจกรมเจ้าท่า

กำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนา ระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

๓. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๔. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

๕. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

๖. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๓) ค่านิยมกรมเจ้าท่า

ค่านิยมของกรมเจ้าท่า คือ MARINE ONE ได้แก่

M - Morality คุณธรรม

A - Accommodation ความสะดวก

R - Resilience ความยืดหยุ่น

I - Innovation นวัตกรรม

N - Networking เครือข่าย

E - Equity ความเสมอภาค

O - Openness เปิดใจกว้าง

N - Nation First คำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นที่สุด

E - Environment สิ่งแวดล้อม

๔) วัฒนธรรมองค์กร

เจ้าท่ามีความมุ่งมั่น ร่วมแรงร่วมใจ ใฝ่เรียนรู้ อยู่คู่คุณธรรม

๕) โครงสร้างการบริหารงานภายในกรมเจ้าท่า



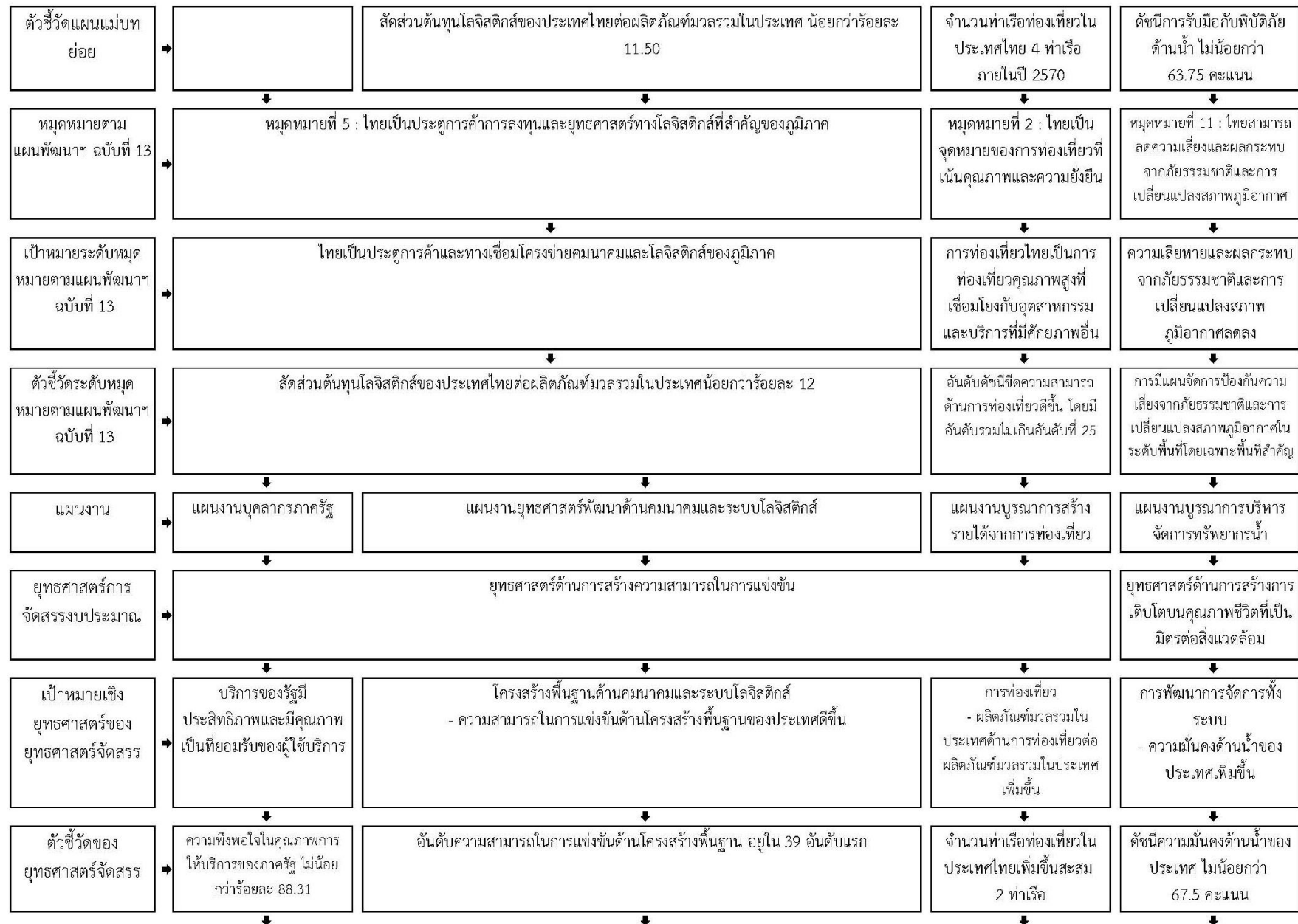
๖) เป้าหมายและตัวชี้วัด

โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ ๔ ตัวชี้วัด โดยการประเมินจะวัดจากผลสัมฤทธิ์หรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ของกรมเจ้าท่า ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย ปี ๒๕๖๘
๑. สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำ ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	๑๔.๘๐
๒. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ	รายต่อประชากรแสนคน	๐.๐๑๑
๓. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย	แห่ง	๒
๔. ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผู้ผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน	ร้อยละ	๘๐

๗) ความเชื่อมโยงแผนงาน/โครงการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ กรมเจ้าท่า









กิจกรรม	แผนงานบุคลากรภาครัฐ - อำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนากรมเจ้าท่า	แผนงานยุทธศาสตร์ - ก่อสร้างท่าเรือ - ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น - ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล - ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง - ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ	แผนงานยุทธศาสตร์ - การออกไปสำคัญ - การนำร่องเรือ - การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ	แผนงานยุทธศาสตร์ - ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	แผนงานบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว - การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติสนับสนุนการท่องเที่ยว	แผนงานบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ
ตัวชี้วัดระดับผลผลิต โครงการ / กิจกรรม		แผนงานยุทธศาสตร์ - จำนวนท่าเรือ ... แห่ง - จำนวนเขื่อนกันทรายและคลื่น ... แห่ง - จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ... แห่ง - จำนวนโครงสร้างป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ... แห่ง - จำนวนร่องน้ำ Sand Bypassing ... ร่องน้ำ - ปริมาณเนื้อดิน Sand Bypassing ... ลบ.ม. - จำนวนร่องน้ำ ... ร่องน้ำ - ปริมาณเนื้อดิน ... ลบ.ม. - ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด ร้อยละ ...	แผนงานยุทธศาสตร์ - จำนวนการออกไปสำคัญ ... ฉบับ - จำนวนการนำร่องเรือ ... ครั้ง - จำนวนการตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ ... ครั้ง - ความถูกต้องครบถ้วนของการดำเนินงาน ร้อยละ ...	แผนงานยุทธศาสตร์ - จำนวนผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ... คน - บุคลากรด้านพาณิชย์นาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ร้อยละ ...	แผนงานบูรณาการ - จำนวนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ... แห่ง - ปริมาณเนื้อดิน ... ลบ.ม. - ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด ร้อยละ ...	แผนงานบูรณาการ - จำนวนร่องน้ำ ... ร่องน้ำ - ปริมาณเนื้อดิน ... ลบ.ม. - ดำเนินการเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด ร้อยละ ...
กลยุทธ์	เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภาครัฐ (ทุกกิจกรรม (มี 1 กิจกรรม))	จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและการบำรุงรักษา เช่น ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือท่องเที่ยว เขื่อนป้องกันตลิ่งเขื่อนกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำ เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ขุดลอกร่องน้ำ ให้เพียงพอและทั่วถึง อย่างมีประสิทธิภาพ (ทุกกิจกรรม (มี 5 กิจกรรม))	กิจกรรม - การออกไปสำคัญ จัดหาอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลให้เพียงพอ พร้อมมีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมถึงระบบการให้บริการประชาชนผ่านเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ - การนำร่องเรือ เตรียมและพัฒนาผู้นำร่อง รวมถึงระบบและอุปกรณ์ที่ใช้ปฏิบัติงานและการให้บริการ ให้เพียงพอสอดคล้องกับการขยายตัวของท่าเรือและปริมาณเรือที่ออกทำเรือของประเทศ - การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ ปรับปรุงมาตรฐาน/นวัตกรรมเรือ ท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับให้ทันต่อสถานการณ์และยุคสมัย โดยเป็นไปตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล	ผลิตบุคลากรพาณิชย์นาวีให้มีความรู้ ทักษะ วิชาชีพ และมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สอดคล้องต่อความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ (ทุกกิจกรรม (มี 1 กิจกรรม))	จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและการบำรุงรักษา เช่น ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือท่องเที่ยว เขื่อนป้องกันตลิ่งเขื่อนกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำ เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ขุดลอกร่องน้ำ ให้เพียงพอและทั่วถึง อย่างมีประสิทธิภาพ (บูรณาการท่องเที่ยว) (ทุกกิจกรรม (มี 3 กิจกรรม))	จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและการบำรุงรักษา เช่น ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือท่องเที่ยว เขื่อนป้องกันตลิ่งเขื่อนกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำ เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ขุดลอกร่องน้ำ ให้เพียงพอและทั่วถึง อย่างมีประสิทธิภาพ (บูรณาการทรัพยากรน้ำ) (ทุกกิจกรรม (มี 1 กิจกรรม))
งบประมาณ (ลบ.)	726.4177	2,597.8294	459.3287	111.5743	308.8521	22.8215
4,226.8237						

๔.๓ วงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

๔.๓.๑ สรุปเปรียบเทียบงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ และ ๒๕๖๙
(จำแนกตามประเภทงบรายจ่าย)

หน่วยบาท : ล้านบาท

งบรายจ่าย	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙
รวมทั้งสิ้น	๔,๙๑๓.๘๔๖๕	๔,๒๒๖.๘๒๓๗
๑. งบบุคลากร	๗๐๗.๖๖๙๐	๗๐๙.๖๕๒๒
๒. งบดำเนินงาน	๒๕๓.๔๓๕๗	๒๒๑.๕๐๓๙
๓. งบลงทุน	๓,๙๕๐.๖๓๓๑	๓,๒๕๘.๑๓๑๕
๓.๑ ผูกพันเดิม	๙๖๘.๑๓๓๒	๑,๔๔๖.๙๘๕๒
๓.๒ รายการใหม่	๒,๙๘๒.๕๐๐๐	๑,๘๑๑.๑๔๖๓
๔. งบเงินอุดหนุน	๕.๕๕๓๒	๕.๔๗๐๑
๕. งบรายจ่ายอื่น (ประจำ+ลงทุน)	๖.๕๕๕๕	๓๒.๐๖๖๐
๕.๑ ประจำ	๑.๕๕๕๕	๓.๓๘๗๒
๕.๒ ลงทุน	๕.๐๐๐๐	๒๘.๖๗๘๘

๔.๓.๒ สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ จำแนกตามแผนงานผลผลิต/

กิจกรรม และงบรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	งบรายจ่าย						
ผลผลิต / กิจกรรม	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบดำเนินงาน (MA/ เช่ารถ))	งบเงิน อุดหนุน	งบ รายจ่าย อื่น	รวม
รวมทั้งสิ้น	๗๐๙.๖๕๒๒	๒๒๒.๒๒๘๓	๓,๒๕๘.๑๓๑๕	๒๑.๙๓๓๕	๔.๙๘๐๑	๙.๘๙๘๑	๔,๒๒๖.๘๒๓๗
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๗๐๙.๖๕๒๒	๑๖.๗๖๕๕	-		-	-	๗๒๖.๔๑๗๗
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	-	๒๐๕.๔๖๒๘	๒,๙๒๖.๔๕๗๙	๒๑.๙๓๓๕	๔.๙๘๐๑	๙.๘๙๘๑	๓,๑๖๘.๗๓๒๔
ผลผลิตที่ ๑ : การพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ	-	๓๙.๐๙๙๑	๒๕๕๘.๗๓๐๓		-	-	๒๕๙๗.๘๒๙๔
- ก่อสร้างท่าเรือ ๑๗ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๙ รายการ - ใหม่ ๔ รายการ - ผูกพันใหม่ ๔ รายการ	-	-	๓๕๑.๖๓๘๓		-	-	๓๕๑.๖๓๘๓
- ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น ๖ รายการ ครุภัณฑ์ : - ใหม่ ๑ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๓ รายการ - ผูกพันใหม่ ๒ รายการ	-	๑๙.๙๓๐๑	๙๑.๖๒๖๖		-	-	๑๑๑.๕๕๖๗
- ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ทะเล ๑๐ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๘ รายการ - ใหม่ ๔ รายการ (Sand bypass ๑ ร่อง เนื้อดิน ๒.๕๐๐๐ สบม.) - ผูกพันใหม่ ๑ รายการ	-	-	๓๓๐.๐๘๑๑		-	-	๓๓๐.๐๘๑๑
- ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ๒๐ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๑๕ รายการ - ใหม่ ๑ รายการ - ผูกพันใหม่ ๔ รายการ	-	๓.๓๓๘๗	๕๓๖.๒๒๓๒		-	-	๕๓๙.๕๖๑๙
- ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ๓๐ รายการ ครุภัณฑ์ : - ใหม่ ๔ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ใหม่ ๒๔ รายการ - ผูกพันเดิม ๒ รายการ	-	๑๕.๘๓๐๓	๑๒๔๙.๑๖๑๑		-	-	๑๒๖๔.๙๙๑๔
ผลผลิตที่ ๒ : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำ และพาณิชยนาวี	-	๑๓๔.๗๘๙๔	๒๘๗.๗๒๗๖	๒๑.๙๓๓๕	๔.๙๘๐๑	๙.๘๙๘๑	๔๕๙.๓๒๘๗
- การออกไปสำคัญ ๒๓๘,๐๐๐ ฉบับ รวม ๘ รายการ ครุภัณฑ์ : - ผูกพันใหม่ ๑ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ใหม่ ๓ รายการ - ผูกพันใหม่ ๒ รายการ - ผูกพันเดิม ๒ รายการ	-	๒๔.๙๙๑๙	๔๙.๓๔๒๒		-	-	๗๔.๓๓๔๑
- การนำร่องเรือ ๔๑,๘๐๐ ครั้ง รวม ๓ รายการ ครุภัณฑ์ : - ใหม่ ๑ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ใหม่ ๑ รายการ - ผูกพันเดิม ๑ รายการ	-	๑๒.๑๙๙๘	๑๑.๗๔๘๗		๐.๑๗๑๐	๕.๕๑๕๔	๒๙.๖๓๔๙

แผนงาน	งบรายจ่าย						
ผลผลิต / กิจกรรม	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบดำเนินงาน (MA/ เช่ารถ))	งบเงิน อุดหนุน	งบ รายจ่าย อื่น	รวม
- การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ ๑๓๗,๕๐๐ ครั้ง รวม ๒๔ รายการ ครุภัณฑ์ : - ผูกพันเดิม ๒ รายการ - ใหม่ ๑๖ รายการ - ผูกพันใหม่ ๔ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๑ รายการ - ใหม่ ๑ รายการ	-	๙๗.๕๙๗๗	๒๒๖.๖๓๖๗	๒๑.๙๓๓๕	๔.๘๐๙๑	๔.๓๘๒๗	๓๕๕.๓๕๙๗
ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้าน พณิชยนาวิ	-	๓๑.๕๗๔๓	๘๐.๐๐๐๐		-	-	๑๑๑.๕๗๔๓
- การจัดการเรียนการสอนด้านพณิชยนาวิ ๑๘๐ คน รวม ๕ รายการ ครุภัณฑ์ : - ใหม่ ๓ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ใหม่ ๒ รายการ	-	๓๑.๕๗๔๓	๘๐.๐๐๐๐	-	-	-	๑๑๑.๕๗๔๓
แผนงานบูรณาการ	-	-	๓๓๑.๖๗๓๖		-	-	๓๓๑.๖๗๓๖
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	-	-	๓๐๘.๘๕๒๑		-	-	๓๐๘.๘๕๒๑
โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญ ทางน้ำ	-	-	๓๐๘.๘๕๒๑		-	-	๓๐๘.๘๕๒๑
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน การท่องเที่ยว รวม ๔ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๔ รายการ	-	-	๑๓๙.๖๔๗๑		-	-	๑๓๙.๖๔๗๑
การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว รวม ๑ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๑ รายการ	-	-	๑๓๙.๙๖๙๑		-	-	๑๓๙.๙๖๙๑
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อน การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ สนับสนุนการท่องเที่ยว รวม ๑ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ผูกพันเดิม ๑ รายการ	-	-	๒๙.๒๓๕๙		-	-	๒๙.๒๓๕๙
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๒๒.๘๒๑๕		-	-	๒๒.๘๒๑๕
โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๒๒.๘๒๑๕		-	-	๒๒.๘๒๑๕
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ๓ รายการ ที่ดินและก่อสร้าง : - ใหม่ ๑ รายการ - ผูกพันใหม่ ๒ รายการ	-	-	๒๒.๘๒๑๕		-	-	๒๒.๘๒๑๕

๔.๓.๓ ประมาณการรายได้

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	ประเภทรายได้	รายได้ที่จัดเก็บ ปี ๒๕๖๙
๑	ค่าขายของเบ็ดเตล็ด	๓.๔๙๓๙
๒	ค่าขายเอกสารจัดซื้อจัดจ้าง	-
๓	ค่าธรรมเนียมการขนส่งทางน้ำ	๔๓๔.๙๙๘๘
๔	ค่าธรรมเนียมเบ็ดเตล็ด	๒๙.๘๙๘๖
๕	ค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์	๐.๑๘๐๐
๖	ค่าปรับเปรียบเทียบคดี	๑๖.๗๒๑๒
๗	ค่าปรับ	๒๗.๙๑๕๑
๘	เงินชดเชยค่าเสียหายจากการละเมิด	๒.๑๐๓๒
๙	ดอกเบี้ยเงินฝากที่สถาบันการเงิน	๐.๐๐๗๑
๑๐	รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	๑๕.๖๗๗๑
	รวม	๕๓๐.๙๙๕๐

๔.๓.๔ วงเงินงบประมาณรายจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

๑.) ภาคเหนือ วงเงินรวม ๕๒.๔๑๙๑ ล้านบาท



จังหวัด	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
เชียงใหม่	๓๓.๕๙๘๒
พะเยา	๑๘.๘๒๐๙
รวม	๕๒.๔๑๙๑

หมายเหตุ : รวมวงเงินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (ดำเนินการเอง)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน พะเยา เชียงราย แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน ตาก และอุตรดิตถ์ (เฉพาะแม่น้ำน่านเหนือเขื่อนสิริกิติ์))

๒.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ วงเงินรวม ๑๔๑.๓๒๗๕ ล้านบาท



จังหวัด	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
ขอนแก่น	๗๕.๑๖๒๗
นครราชสีมา	๑๖.๗๓๖๕
มหาสารคาม	๒๔.๐๘๑๕
อุดรธานี	๑๑.๓๑๖๘
อุบลราชธานี	๑๔.๐๓
รวม	๑๔๑.๓๒๗๕

หมายเหตุ : รวมวงเงินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (ดำเนินการเอง)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดขอนแก่น หนองคาย อุดรธานี เลย หนองบัวลำภู อุบลราชธานี สุรินทร์ ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ ยโสธร นครราชสีมา บุรีรัมย์ ชัยภูมิ นครพนม สกลนคร มุกดาหาร มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ และบึงกาฬ)

๔.) ภาคตะวันตก วงเงินรวม ๖๔.๕๕๘๓ ล้านบาท



จังหวัด	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
ตาก	๑๓.๘๒๑๕
ประจวบคีรีขันธ์	๑๘.๑๒๔๓
เพชรบุรี	๓๒.๖๑๒๕
รวม	๖๔.๕๕๘๓

หมายเหตุ : รวมวงเงินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (ดำเนินการเอง)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดราชบุรี และกาญจนบุรี)
- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดตาก)
- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี)

๕.) ภาคตะวันออก วงเงินรวม ๔๖๑.๗๖๐๙ ล้านบาท



จังหวัด	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
จันทบุรี	๑๒.๗๑๙๑
ฉะเชิงเทรา	๙๔.๕๐๒๖
ชลบุรี	๒๕๕.๑๒๗๘
ตราด	๕๒.๖๘๙
ระยอง	๔๖.๗๒๒๔
รวม	๔๖๑.๗๖๐๙

หมายเหตุ : รวมวงเงินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (ดำเนินการเอง)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดจันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว)

๖.) ภาคใต้ วงเงินรวม ๑,๐๒๗.๔๔๗๔ ล้านบาท



จังหวัด	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
กระบี่	๑๔๔.๑๒๙๖
ตรัง	๕๘.๖๒๖๗
นครศรีธรรมราช	๒๙.๕๖๓๕
ปัตตานี	๑๖๔.๑๕๑
พังงา	๑๑๙.๗๙๖๗
ภูเก็ต	๔๕.๙๔๒๗
สงขลา	๒๒๕.๓๑๔๑
สุราษฎร์ธานี	๒๓๙.๙๒๓๑
รวม	๑,๐๒๗.๔๔๗๔

หมายเหตุ : รวมวงเงินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ (ดำเนินการเอง)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดตรัง ระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต และสตูล)

- สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ รับผิดชอบพื้นที่ (จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช ปัตตานี พัทลุง ยะลา และนราธิวาส)

4.3.5 แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ 2569

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
	แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์														
	ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ														
	กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ														
1	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)	กวศ.	15.1902	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
2	ค่าก่อสร้างท่าเรือบริเวณทะเลบัวแดง บึงหนองหาน อ.กุมภวาปี จ.อุดรธานี (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)	กวศ.	2.2496	ดำเนินการแล้วเสร็จ ตรวจรับเมื่อวันที่ 12 ก.ย. 68											
3	ค่าปรับปรุงท่าเรือบ้านแหลมกรวด อ.เหนือคลอง จ.กระบี่ (ชดเชยงบประมาณที่พับไป)	กวศ.	21.2075	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
4	ค่าศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility study) เพื่อพัฒนาท่าเรือบริเวณร่องน้ำบ้านแหลม ต.บ้านแหลม อ.บ้านแหลม จ.เพชรบุรี	กวศ.	5.5187	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)								
5	ค่าปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์บริเวณอ่าวมะขามป้อม ต.กรำ อ.แกลง จ.ระยอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 87.2224 ลบ. ปี 65-66 = 3.2224 ลบ. ปี 67 = - ลบ. ปี 68 = 19.1270 ลบ. ปี 69 = 16.5000 ลบ. ปี 70 = 48.3730 ลบ.)	กวศ.	16.5000	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
6	ค่าปรับปรุงท่าเรือเกาะสุกร หมู่ 4 ต.เกาะสุกร อ.ปะเหลียน จ.ตรัง (วงเงิน 49.9930 ลบ. ปี 66 = 10.0000 ลบ. ปี 67 = 6.9448 ลบ. ปี 68 = 14.1622 ลบ. ปี 69 = 9.6942 ลบ. ปี 70 = 9.1918 ลบ.)	กวศ.	9.6942	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
7	ค่าปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือคอนสีก อ.คอนสีก จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม 69.9900 ลบ. ปี 66 = 14.0000 ลบ. ปี 67 = 14.3500 ลบ. ปี 68 = 17.8437 ลบ. ปี 69 = 23.7963 ลบ.)	กวศ.	23.7963	แล้วเสร็จ ตรวจรับเมื่อ 23 - 24 ธ.ค.67											
8	ค่าศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบและจัดทำรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าเทียบเรือคอนสีก ระยะที่ 2 จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงิน 65.0000 ลบ. ปี 68 = 13.0000 ลบ. ปี 69 = 19.5000 ลบ. ปี 70 = 32.5000 ลบ.)	กวศ.	19.5000	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
9	ค่าปรับปรุงท่าเรือเกาะพีพี อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ (วงเงินรวม 95.0000 ลบ. ปี 68 = 19.0000 ลบ. ปี 69 = 20.8896 ลบ. ปี 55.1104 ลบ.)	กวศ.	20.8896	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
10	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือบ้านหน้าทอน อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม 85.0000 ลบ. ปี 68 = 17.0000 ลบ. ปี 69 = 32.1112 ลบ. ปี 70 = 35.8888 ลบ.)	กวศ.	32.1112	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
11	ค่าก่อสร้างท่าเรือและโรงจอดเรือ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณหน้ารัฐสภาไทย แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม 150.0000 ลบ. ปี 68 = 30.0000 ลบ. ปี 69 = 68.0000 ลบ. ปี 70 = 52.0000 ลบ.)	กวศ.	68.0000	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
12	ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมศาลาพักผู้โดยสาร บริเวณทะเลบัวแดง บ้านเชียงแหว ต.เชียงแหว อ.กุมภวาปี และบ้านดอนคง ต.อุ้มจาน อ.ประจักษ์ศิลปาคม จ.อุดรธานี (วงเงินรวม 20.0000 ลบ. ปี 68 = 4.0000 ลบ. ปี 69 = 9.0672 ลบ. ปี 70 = 6.9328 ลบ.)	กวศ.	9.0672	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
13	ค่าก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวท่าเลน ต.เขาทอง อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 120.0000 ลบ. ปี 68 = 24.0000 ลบ. ปี 69 = 45.3336 ลบ. ปี 70 = 50.6664 ลบ.)	กวศ.	45.3336	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
14	ค่าศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม 16.8610 ลบ. ปี 69 = 2.5292 ลบ. ปี 70 = 14.3318 ลบ.)	กวศ.	2.5292	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)							
15	ค่าปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 6 แห่ง (Smart Pier) (วงเงินรวม 95.3400 ลบ. ปี 69 = 14.3010 ลบ. ปี 70 = 81.0390 ลบ.)	กวศ.	14.3010	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)							
16	ค่าปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 7 แห่ง (Smart Pier) (วงเงินรวม 105.0000 ลบ. ปี 69 = 15.7500 ลบ. ปี 70 = 89.2500 ลบ.)	กวศ.	15.7500	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)							
17	ค่าก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ ต.ปากลอก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 200.0000 ลบ. ปี 69 = 30.0000 ลบ. ปี 70 = 80.0000 ลบ. ปี 71 = 90.0000 ลบ.)	กวศ.	30.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 900 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 71)							
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น															
1	เครื่องหาตำแหน่งด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด สำหรับงานสำรวจ เก็บรายละเอียดภูมิประเทศ กรุงเทพมหานคร จำนวน 5 ชุด	กผท.	10.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 -เม.ย. 69)							
2	ค่าศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility study) เพื่อพัฒนาเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณร่องน้ำปากพระ-สารสิน ต.ไม้ขาว อ.ถลาง จ.ภูเก็ต	กวศ.	5.5187	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)							
3	โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ ระยะที่ 1 จำนวน 23 สถานี	กผท.	29.3500	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)							
4	ค่าศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำเค็ม ต.บางม่วง และ ต.เกาะคอเขา อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา (วงเงิน 7.9100 ลบ. ปี 66 = 1.6000 ลบ. ปี 67 = 2.5753 ลบ. ปี 68 = 0.4135 ลบ. ปี 69 = 3.3212 ลบ.)	กวศ.	3.3212	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
5	ค่าก่อสร้างเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณร่องน้ำห้วยยาง ต.ห้วยยาง อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ (วงเงินรวม 94.9000 ลบ. ปี 67 = 14.2500 ลบ. ปี 68 = 26.2456 ลบ. ปี 69 = 13.2143 ลบ. ปี 70 = 41.1901 ลบ.)	กวศ.	13.2143	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
6	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมกันคลื่นอ่าวมะขามป้อม ต.กรำ อ.แกลง จ.ระยอง (วงเงินรวม 80.0000 ลบ. ปี 68 = 16.0000 ลบ. ปี 69 = 30.2224 ลบ. ปี 70 = 33.7776 ลบ.)	กวศ.	30.2224	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
	กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทะเล														
1	ค่าเรือถอนเชื่อมกันคลื่น บริเวณพระราชินีเวศน์มฤคทายวัน อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี (ขดเชยงบประมาณที่พับไป)	กวศ.	3.3766	ดำเนินการแล้วเสร็จตรวจรับเมื่อ 6 มิ.ย. 68											
2	ค่าจ้างที่ปรึกษาดูตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร จ.นครศรีธรรมราช และ จ.สงขลา) 9 แห่ง	กวศ.	4.9100	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)								
3	ค่าศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดบางแสน ต.แสนสุข อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี	กวศ.	10.8469	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)								
4	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำไม้แก่น อ.ไม้แก่น จ.ปัตตานี จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 250,000 ลบ.ม.	สพบ.	26.3215	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 -เม.ย. 69)								
5	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา (วงเงินรวม 17.7090 ลบ. ปี 64 = 3.6000 ลบ. ปี 65 = 6.3000 ลบ. ปี 66 = 1.6108 ลบ. ปี 67 = - ลบ. ปี 68 = - ลบ. ปี 69 = 6.1982 ลบ.)	กวศ.	6.1982	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
6	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะบริเวณปากน้ำเทพา ต.ปากบาง อ.เทพา จ.สงขลา ระยะที่ 1 (วงเงิน 87.6682 ลบ. ปี 65 (งบกลาง) = 11.0700 ลบ. ปี 66 - 68 = - ลบ. ปี 69 = 76.5982 ลบ.)	กวศ.	76.5982	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
7	ค่าศึกษาสำรวจหาแหล่งทรายเพื่อเสริมชายหาดป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณอ่าวไทย ตอนกลาง (จ.เพชรบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ และ จ.ชุมพร) (วงเงินรวม 24.7160 ลบ. ปี 66 = 2.4716 ลบ. ปี 67 = 3.6672 ลบ. ปี 68 = 4.6662 ลบ. ปี 69 = 11.3826 ลบ. ปี 70 = 2.5284 ลบ.)	กวศ.	11.3826	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
8	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโคกึ ถึงบ้านหน้าสดน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (วงเงิน 218.1800 ลบ. ปี 63 - 65 = 75.9375 ลบ. ปี 66 = 23.0216 ลบ. ปี 67 = 38.3019 ลบ. ปี 68 = 36.7817 ลบ. ปี 69 = 29.5635 ลบ. ปี 70 = 14.5738 ลบ.)	กวศ.	29.5635	อยู่ระหว่างดำเนินการ											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
9	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทสำรวจออกแบบและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ฝั่งบริเวณ ต.ท่าบอน อ.ระโนด จ.สงขลา (วงเงินรวม 22.0000 ลบ. ปี 68 = 4.4000 ลบ. ปี 69 = 7.7000 ลบ. ปี 70 = 9.9000 ลบ.)	กวศ.	7.7000	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
10	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายและปรับปรุงภูมิทัศน์ชายหาดแสงจันทร์ ต.เนินพระ อ.เมือง จ.ระยอง (วงเงินรวม 25.0000 ลบ. ปี 68 = 5.0000 ลบ. ปี 69 = 8.7500 ลบ. ปี 70 = 11.2500 ลบ.)	กวศ.	8.7500	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
11	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดงตาล ต.สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี (วงเงินรวม 20.0000 ลบ. ปี 68 = 4.0000 ลบ. ปี 69 = 7.0000 ลบ. ปี 70 = 9.0000 ลบ.)	กวศ.	7.0000	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
12	ค่าเสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง ต.ตะกั่วป่า อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา ระยะที่ 1 (วงเงินรวม 380.0000 ลบ. ปี 68 = 76.0000 ลบ. ปี 69 = 86.1336 ลบ. ปี 70 = 217.8664 ลบ.)	กวศ.	86.1336	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
13	ค่าเสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณหาดบางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ระยะที่ 1 (วงเงินรวม 342.0000 ลบ. ปี 69 = 51.3000 ลบ. ปี 70 = 136.8000 ลบ. ปี 71 = 153.9000 ลบ.)	กวศ.	51.3000	พบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 900 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 71)							
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง															
1	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล ม.8 บ้านท่ากกเสียว ต.บึงใหม่ อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี	กวศ.	14.0300	พบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)							
2	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ 6 บ้านน้ำจ้อย ต.เลิงใต้ อ.โกสุมพิสัย จ.มหาสารคาม (วงเงินรวม 44.0000 ลบ. ปี 66 = 11.2000 ลบ. ปี 67 = 10.3564 ลบ. ปี 68 = 4.9908 ลบ. ปี 69 = 12.8903 ลบ. ปี 70 = 4.5625 ลบ.)	กวศ.	12.8903	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
3	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ม.1 แม่น้ำชี บ้านสำโรง ต.ยางท่าแจ้ง อ.โกสุมพิสัย จ.มหาสารคาม (วงเงินรวม 61.2440 ลบ. ปี 67 = 12.1350 ลบ. ปี 68 = 27.5064 ลบ. ปี 69 = 11.1912 ลบ. ปี 70 = 10.4114 ลบ.)	กวศ.	11.1912	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
4	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำกก ม.4 บ้านห้วยน้ำเย็น ต.ท่าตอน อ.แม่อาย จ.เชียงใหม่ (วงเงินรวม 43.1630 ลบ. ปี 67 = 7.5000 ลบ. ปี 68 = 14.1673 ลบ. ปี 69 = 11.2240 ลบ. ปี 70 = 10.2717 ลบ.)	กวศ.	11.2240	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
5	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำป่าสัก บริเวณวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม การต่อเรือพระนครศรีอยุธยาและระบบกันกระแทก ต.หัวรอ อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม 78.5000 ลบ. ปี 67 = 12.3000 ลบ. ปี 68 = 27.8802 ลบ. ปี 69 = 21.6393 ลบ. ปี 70 = 16.6805 ลบ.)	กวศ.	21.6393	อยู่ระหว่างดำเนินการ											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
6	ค่าศึกษาวางแผนแม่บท และออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤต) เพื่อแก้ไขปัญหาดลิงพังในแม่น้ำภาคตะวันออก 1 ฉบับ (วงเงินรวม 24.7268 ลบ. ปี 68 = 4.9454 ลบ. ปี 69 = 10.3859 ลบ. ปี 70 = 9.3955 ลบ.)	กวศ.	10.3859	อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา											
7	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.8 บ้านวังเวิน ต.ศรีบุญเรือง อ.ชนบท จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม 33.2000 ลบ. ปี 68 = 6.6400 ลบ. ปี 69 = 11.0592 ลบ. ปี 70 = 15.5008 ลบ.)	กวศ.	11.0592	อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา											
8	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.12 บ้านเหล่าพัฒนา ต.ดอนหัน อ.เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม 64.2000 ลบ. ปี 68 = 12.8400 ลบ. ปี 69 = 29.1040 ลบ. ปี 70 = 22.2560 ลบ.)	กวศ.	29.1040	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
9	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.7 บ้านซีกก้อ ต.เมืองเพีย อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม 28.7000 ลบ. ปี 68 = 5.7400 ลบ. ปี 69 = 13.0112 ลบ. ปี 70 = 9.9488 ลบ.)	กวศ.	13.0112	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
10	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.13 บ้านชีวังแคน ต.สวนหม่อน อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม 24.5000 ลบ. ปี 68 = 4.9000 ลบ. ปี 69 = 11.1072 ลบ. ปี 70 = 8.4928 ลบ.)	กวศ.	11.1072	อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา											
11	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 1 จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงิน 9.7736 ลบ. ปี 63 = 1.5000 ลบ. ปี 64 = 2.7800 ลบ. ปี 65 = 1.9752 ลบ. ปี 66 = 2.2478 ลบ. ปี 67-68 = - ลบ. ปี 69 = 1.2706 ลบ.)	กวศ.	1.2706	ดำเนินการแล้วเสร็จตรวจรับเมื่อ 24 ก.ย. 67											
12	ค่าศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (วงเงินรวม 39.4245 ลบ. ปี 64 = 8.0000 ลบ. ปี 65 = 10.1352 ลบ. ปี 66 = 7.0965 ลบ. ปี 67 = 5.8648 ลบ. ปี 68 = - ลบ. ปี 69 = 8.3280 ลบ.)	กวศ.	8.3280	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
13	ค่าควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 3 จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงิน 11.0207 ลบ. ปี 67 = 1.3525 ลบ. ปี 68 = - ลบ. ปี 69 = 6.7303 ลบ. ปี 70 = 2.9379 ลบ.)	กวศ.	6.7303	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
14	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 2 จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม 9.5351 ลบ. ปี 64 - 65 = - ลบ. ปี 66 = 0.2420 ลบ. ปี 67 = - ลบ. ปี 68 = 3.4327 ลบ. ปี 69 = 4.3361 ลบ. ปี 70 = 1.5243 ลบ.)	กวศ.	4.3361	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
15	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 2 จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม 442.6706 ลบ. ปี 64 - 66 = 131.6247 ลบ. ปี 67 = - ลบ. ปี 68 = 153.8415 ลบ. ปี 69 = 94.4798 ลบ. ปี 70 = 62.7246 ลบ.)	กวศ.	94.4798	อยู่ระหว่างดำเนินการ											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
16	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 3 จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงิน 634.3000 ลบ. ปี 66 = 95.1450 ลบ. ปี 67 = 92.5800 ลบ. ปี 68 = 10.2842 ลบ. ปี 69 = 248.0032 ลบ. ปี 70 = 188.2876 ลบ.)	กวต.	248.0032	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
17	ค่าศึกษาทบทวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ (วงเงินรวม 17.8859 ลบ. ปี 69 = 2.6829 ลบ. ปี 70 = 15.2030 ลบ.)	สผง.	2.6829	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 480 วัน (ก.พ. 69 - พ.ค. 70)									
18	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ริมคลองบางกล้วยใหญ่ และบางกล้วยเล็ก บริเวณหน้าวัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร ม.3 อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม 43.2000 ลบ. ปี 69 = 6.4800 ลบ. ปี 70 = 36.7200 ลบ.)	กวต.	6.4800	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)									
19	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี ม.3 บ้านแก่งโก ต.แก้งสนามนาง อ.แก้งสนามนาง จ.นครราชสีมา (วงเงินรวม 60.0000 ลบ. ปี 69 = 9.0000 ลบ. ปี 70 = 51.0000 ลบ.)	กวต.	9.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)									
20	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำปิง ม.2 บ้านพะดินแดง ต.ฮอด อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ (วงเงินรวม 61.8000 ลบ. ปี 69 = 9.2700 ลบ. ปี 70 = 52.5300 ลบ.)	กวต.	9.2700	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)									
กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ															
1	ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (เรือเจ้าท่า ผ.5,เรือเจ้าท่า ผ.6,เรือเจ้าท่า ผ.601,เรือเจ้าท่า ผ.602,เรือเจ้าท่า ผ.603,เรือเจ้าท่า จ.5,เรือเจ้าท่า 30,เรือเจ้าท่า ข.408,เรือเจ้าท่า 45,เรือเจ้าท่า ข.9,เรือเจ้าท่า 29,เรือเจ้าท่า ข.49,เรือเจ้าท่า พ.249,เรือเจ้าท่า ผ.8,เรือเจ้าท่า ผ.801,เรือเจ้าท่า 302,เรือเจ้าท่า ข.410,เรือเจ้าท่า ข.411,เรือเจ้าท่า ข.51,เรือเจ้าท่า พ.251,เรือเจ้าท่า ข.45 และเรือเจ้าท่า 245) กรุงเทพมหานคร 22 ลำ	สพบ.	84.8400	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)									
2	ซ่อมใหญ่เรือทะเล (เรือเจ้าท่า ข.12,เรือเจ้าท่า จ.1,เรือเจ้าท่า 300,เรือเจ้าท่า ข.15,เรือเจ้าท่า 215,เรือเจ้าท่า 303,เรือเจ้าท่า ข.39,เรือเจ้าท่า 239,เรือเจ้าท่า ข.41,เรือเจ้าท่า 241,เรือเจ้าท่า 306,เรือเจ้าท่า ข.401,เรือเจ้าท่า ข.403,เรือเจ้าท่า ป.201,เรือเจ้าท่า ป.202,เรือเจ้าท่า ป.203,เรือเจ้าท่า ป.204,เรือเจ้าท่า ป.301,เรือเจ้าท่า ป.302,เรือเจ้าท่า ป.303,เรือเจ้าท่า ป.304,เรือเจ้าท่า 305,เรือเจ้าท่า 402 และเรือเจ้าท่า 405) กรุงเทพมหานคร 24 ลำ	สพบ.	142.9000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)									
3	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 3 จังหวัดตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 4 จังหวัดสงขลา,สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 5 จังหวัดจันทบุรี,สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 6 จังหวัดสุราษฎร์ธานี) 12 ชุด	สพบ.	19.8000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
4	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 3 จังหวัดตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 4 จังหวัดสงขลา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 5 จังหวัดจันทบุรี,สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 6 จังหวัดสุราษฎร์ธานี) 13 ชุด	สพบ.	36.4000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
5	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำยม กม.0+000 ถึง กม. 30+200 อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ เนื้อดินประมาณ 945,330 ลบ.ม (ขุดเขียงบประมาณที่พบไป)	สพบ.	39.9942	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
6	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำสงขลา (ร่อนนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 1,300,000 ลบ.ม.	สพบ.	125.3398	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)								
7	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 1,500,000 ลบ.ม.	สพบ.	137.8295	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)								
8	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 1,000,000 ลบ.ม.	สพบ.	95.6123	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)								
9	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 1,400,000 ลบ.ม.	สพบ.	136.1444	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)								
10	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 1,000,000 ลบ.ม.	สพบ.	94.5026	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 240 วัน (ม.ค. 69 - ส.ค. 69)								
11	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 1 จ.พระนครศรีอยุธยา ประมาณ 300,000 ต้น	สพบ.	9.9750	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
12	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 2 จ.นครสวรรค์ ประมาณ 70,000 ต้น	สพบ.	2.3275	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
13	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 1 จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวน 13 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 698,000 ลบ.ม.	สพบ.	19.2159	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
14	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 2 จ.นครสวรรค์ จำนวน 4 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 615,000 ลบ.ม.	สพบ.	16.9309	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
15	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 7 จ.เชียงใหม่ จำนวน 6 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 476,000 ลบ.ม.	สพบ.	13.1042	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
16	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 8 จ.ขอนแก่น จำนวน 7 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 289,000 ลบ.ม.	สพบ.	7.9561	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							
17	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 500,000 ลบ.ม.	สพบ.	19.3300	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan		ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)							

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
18	คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 3 จ.ตรัง จำนวน 6 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 825,000 ลบ.ม.	สพบ.	34.3035	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan	ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)								
19	คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 4 จ.สงขลา จำนวน 10 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 529,000 ลบ.ม.	สพบ.	20.4511	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan	ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)								
20	คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 5 จ.จันทบุรี จำนวน 7 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 329,000 ลบ.ม.	สพบ.	12.7191	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan	ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)								
21	คำขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 6 จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน 17 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 529,390 ลบ.ม.	สพบ.	20.4662	เสนอขออนุมัติ Action Plan		อนุมัติ Action Plan	ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 -ก.ย. 69)								
22	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย และหลักไฟนำพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอันดามัน สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 3 จังหวัดตรัง 7 หลัก	สพบ.	14.6290	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)								
23	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย และหลักไฟนำพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 5 จังหวัดจันทบุรี,สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 6 จังหวัดสุราษฎร์ธานี 9 หลัก	สพบ.	20.9250	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)								
24	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกระบี่ (บริเวณคลองจิหลาด ,สวนสาธารณะธารา และเขานาบน้ำ) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 500,000 ลบ.ม.	สพบ.	46.8424	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)								
25	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำปิง ต.ลานดอกไม้ตก อ.โกสุมพินคร จ.กำแพงเพชร จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 210,000 ลบ.ม.	สพบ.	16.8704	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)								
26	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำปาลัก อ.หล่มเก่า อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 250,000 ลบ.ม.	สพบ.	14.8946	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)								
27	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำอิง ต.ล่อ ต.ทุ่งรวงทอง อ.จุน จ.พะเยา จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 240,000 ลบ.ม.	สพบ.	14.3209	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)								
28	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ลำแยะ ต.บ้านใหม่ อ.ครบุรี จ.นครราชสีมา จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 156,500 ลบ.ม.	สพบ.	7.7365	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)								
29	ค่าศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกั้นตัง จ.ตรัง 1 ฉบับ (วงเงินรวม 28.0000 ลบ. ปี 68 = 5.6000 ลบ. ปี 69 = 11.2000 ลบ. ปี 70 = 11.2000 ลบ.)	สพบ.	11.2000	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
30	ค่าศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี 1 ฉบับ (วงเงินรวม 29.0000 ลบ. ปี 68 = 5.8000 ลบ. ปี 69 = 11.6000 ลบ. ปี 70 = 11.6000 ลบ.)	สพบ.	11.6000	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
	ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี														
	กิจกรรม : การออกไปสำคัญ														
1	โครงการปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำน่าน้ำและพัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภูมิสารสนเทศกลาง (MD GIS Portal) (วงเงินรวม 97.5000 ลบ. ปี 69= 14.6250 ลบ. ปี 70 = 82.8750 ลบ.)	ศทส.	14.6250	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 360 วัน (ก.พ. 69 - ม.ค. 70)							
2	ค่าก่อสร้างปรับปรุงอาคาร 162 ปี กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร	กвт.	1.9000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)							
3	ค่าก่อสร้างปรับปรุงห้องน้ำและระบบสุขาภิบาล อาคาร 2 กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร	กвт.	4.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 210 วัน (ม.ค. 69 - ก.ค. 69)							
4	ค่าก่อสร้างปรับปรุงอาคาร 39 ปี กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร	กвт.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)							
5	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย 10 หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรปราการ ต.ปากน้ำ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ (วงเงินรวม 45.0000 ลบ. ปี 68 = 9.0000 ลบ. ปี 69 = 17.0000 ลบ. ปี 70 = 19.0000 ลบ.)	กвт.	17.0000	อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา											
6	ค่าก่อสร้างปรับปรุงอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต (วงเงินรวม 7.0000 ลบ. ปี 68 = 1.4000 ลบ. ปี 69 = 3.9672 ลบ. ปี 70 = 1.6328 ลบ.)	จก.5	3.9672	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
7	ค่าก่อสร้างอาคารพักชุดอาศัย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา (วงเงินรวม 19.5000 ลบ. ปี 69 = 2.9250 ลบ. ปี 70 = 16.5750 ลบ.)	กвт.	2.9250	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 420 วัน (ก.พ. 69 - มี.ค. 70)							
8	ค่าก่อสร้างอาคารพักชุดอาศัย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชอนแก่น ต.ศิลา อ.เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น (วงเงินรวม 19.5000 ลบ. ปี 69 = 2.9250 ลบ. ปี 70 = 16.5750 ลบ.)	กвт.	2.9250	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 420 วัน (ก.พ. 69 - มี.ค. 70)							
	กิจกรรม : การนำร่องเรือ														
1	จัดซื้อเครื่องวิทยุสื่อสาร แบบประจำที่ (ประจำสถานีนาร่อง จังหวัดสมุทรปราการ และสำนักงานนำร่องมาบตาพุด จังหวัดระยอง)	สนร.	0.5250	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)							
2	ซ่อมบำรุงอาคารสำนักงานนำร่องภูเก็ต จ.ภูเก็ต	สนร.	0.6600	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 60 วัน (ม.ค. 69 - ก.พ. 69)							

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
3	คำก่อสร้างอาคารสำนักงานสภานี้นาร่องศรีราชา พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ ต.ทุ่งสุลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (วงเงินรวม 31.9600 ลบ. ปี 66 = 4.7940 ลบ. ปี 67=11.4724 ลบ. ปี 68 = 2.9239 ลบ. ปี 69 = 10.5637 ลบ. ปี 70 = 2.2060 ลบ.)	กวดศ.	10.5637	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
	กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ														
1	โครงการจัดหาเสื้อชูชีพแบบพองลมแก่เจ้าพนักงานตรวจเรือ	สมร.	0.3264	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)									
2	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 701 กรุงเทพมหานคร	สปว.	8.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
3	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 802 กรุงเทพมหานคร	สปว.	15.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
4	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 1301 กรุงเทพมหานคร	สปว.	18.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
5	ซ่อมทำเรือชลธารานุรักษ์ กรุงเทพมหานคร	สปว.	11.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)									
6	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (เจ้าท่า 141, เจ้าท่า 270, เจ้าท่า 271, เจ้าท่า 222, เจ้าท่า 216, เจ้าท่า 220, เจ้าท่า 2101) จำนวน 7 ลำ กรุงเทพมหานคร	สปว.	22.6000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)									
7	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 601 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จ.ภูเก็ต	สปว.	0.2950	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
8	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 381 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชุมพร จ.ชุมพร	สปว.	0.2950	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
9	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า 382 สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาหนองคาย จ.หนองคาย	สปว.	0.2950	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)									
10	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 1 จ.เชียงใหม่	สปว.	2.2500	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
11	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
12	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 3 จ.สมุทรสงคราม	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
13	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 จ.สงขลา	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
14	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5 จ.ภูเก็ต	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
15	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 จ.ชลบุรี	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
16	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7 จ.หนองคาย	สปว.	1.5000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง	ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 180 วัน (ม.ค. 69 - มิ.ย. 69)									
17	โครงการจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม 89.9770 ลบ. ปี 67 = 13.4966 ลบ. ปี 68 = 15.2964 ลบ. ปี 69 = 25.1993 ลบ. ปี 70 = 35.9847 ลบ.)	สปว.	25.1993	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
18	โครงการจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 2 กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม 101.0000 ลบ. ปี 68 = 20.2000 ลบ. ปี 69 = 33.3865 ลบ. ปี 70 = 47.4135 ลบ.)	สปว.	33.3865	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
19	โครงการปรับปรุงระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระยะที่ 1 (VTS) (วงเงินรวม 297.2497 ลบ. ปี 69 = 44.5875 ลบ. ปี 70 = 118.8999 ลบ. ปี 71 = 133.7623 ลบ.)	สปว.	44.5875	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 300 วัน (ก.พ. 69 - พ.ย. 69)							
20	โครงการพัฒนาและติดตั้งระบบบริหารจัดการอัจฉริยะเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 8 แห่ง (วงเงินรวม 65.0000 ลบ. ปี 69 = 9.7500 ลบ. ปี 70 = 55.2500 ลบ.)	สปว.	9.7500	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 540 วัน (ก.พ. 69 - ก.ค. 70)							
21	โครงการจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง จ.ภูเก็ต (วงเงินรวม 69.8896 ลบ. ปี 69 = 10.4835 ลบ. ปี 70 = 59.4061 ลบ.)	สปว.	10.4835	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 450 วัน (ก.พ. 69 - เม.ย. 70)							
22	โครงการจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยท่าเทียบเรือท่องเที่ยว จ.กระบี่ (วงเงินรวม 65.7096 ลบ. ปี 69 = 9.8565 ลบ. ปี 70 = 55.8531 ลบ.)	สปว.	9.8565	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 450 วัน (ก.พ. 69 - เม.ย. 70)							
23	คำรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จก.5	0.8320	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 150 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)							
24	คำสำรวจออกแบบพื้นที่ทางวัสดุในทะเลภายใต้พิธีสารลอนดอน ค.ศ. 1996 กรุงเทพมหานคร 1 ฉบับ (วงเงินรวม 13.7000 ลบ. ปี 68 = 2.7400 ลบ. ปี 69 = 5.4800 ลบ. ปี 70 = 5.4800 ลบ.)	สปว.	5.4800	อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษา											
	ผลผลิต : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี														
	กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี														
1	ซ่อมทำประจำปี เรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือสาครวิสัย จ.สมุทรปราการ	พน.	25.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 105 วัน (ม.ค. 69 - พ.ค. 69)							
2	ค่าจัดซื้อเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือ (Navigation Simulator) บนเรือฝึกสาครวิสัย ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ	พน.	5.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)							
3	ซ่อมทำประจำปี เรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือวิสูตรสาคร จ.สมุทรปราการ	พน.	10.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 90 วัน (ม.ค. 69 - มี.ค. 69)							
4	ค่าปรับปรุงระบบห้องประชุม และห้องปรับอากาศ อาคารอเนกประสงค์ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ	พน.	20.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)							
5	ค่าปรับปรุงซ่อมแซมสิ่งก่อสร้าง ภายในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ	พน.	20.0000	ทบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 270 วัน (ม.ค. 69 - ก.ย. 69)							

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
	แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว														
	โครงการ : ยกระดับบริการความปลอดภัยและบริหารจัดการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน														
	กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว														
1	ค่าก่อสร้างท่าเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ ต.เกาะกูด อ.เกาะกูด จ.ตราด (วงเงินรวม 278.9379 ลบ. ปี 66 = - ลบ. ปี 67 = 56.0000 ลบ. ปี 68 = 55.5338 ลบ. ปี 69 = 52.6890 ลบ. ปี 70 = 114.7151 ลบ.)	กวศ.	52.6890	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
2	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จ.ชลบุรี สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 285.0000 ลบ. ปี 67 = 42.7500 ลบ. ปี 68 = 56.5250 ลบ. ปี 69 = 53.2950 ลบ. ปี 70 = 132.4300 ลบ.)	กวศ.	53.2950	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
3	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมานะห์ ต.เกาะยาวน้อย อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 175.0000 ลบ. ปี 67 = 26.5000 ลบ. ปี 68 = 34.7088 ลบ. ปี 69 = 21.8750 ลบ. ปี 70 = 91.9162 ลบ.)	กวศ.	21.8750	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
4	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ต.เกาะยาวใหญ่ อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว (วงเงินรวม 185.0000 ลบ. ปี 67 = 27.7500 ลบ. ปี 68 = 36.6919 ลบ. ปี 69 = 11.7881 ลบ. ปี 70 = 108.7700 ลบ.)	กวศ.	11.7881	อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง											
	กิจกรรม : การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว		139.9691												
1	ค่าเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยว ชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ 2 (วงเงิน 318.0740 ลบ. ปี 66 = - ลบ.ปี 67 = 48.0004 ลบ. ปี 68 = 21.9594 ลบ. ปี 69 = 139.9691 ลบ. ปี 70 = 108.1451 ลบ.)	กวศ.	139.9691	อยู่ระหว่างดำเนินการ											
	กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติสนับสนุนการท่องเที่ยว														
1	ค่าเสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ระยะที่ 1 ตอนที่ 1 (วงเงินรวม 249.5400 ลบ. ปี 67 = 40.5000 ลบ. ปี 68 = 80.3250 ลบ. ปี 69 = 29.2359 ลบ. ปี 70 = 99.4791 ลบ.)	กวศ.	29.2359	อยู่ระหว่างดำเนินการ											

ลำดับ	รายการ	หน่วยงาน	วงเงินปี 2569	Action Plan งบประมาณปี 2569											
				ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68	ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69	ก.ค. 69	ส.ค. 69	ก.ย. 69
	แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ		22.8215												
	โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ		22.8215												
	กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ		22.8215												
1	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ ที่แม่น้ำวัง กม.8+110 ถึง กม.18+140 อ.บ้านตาก จ.ตาก จำนวน 1 ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ 137,676 ลบ.ม.	สพบ.	13.8215	พบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง		ลงนาม ม.ค. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 120 วัน (ม.ค. 69 - เม.ย. 69)								
2	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำเจ้าพระยา จ.ชัยนาท จ.สิงห์บุรี จ.อ่างทอง และ จ.พระนครศรีอยุธยา 1 ฉบับ (วงเงินรวม 30.0000 ลบ. ปี 69 = 4.5000 ลบ. ปี 70 = 25.5000 ลบ.)	สพบ.	4.5000	พบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 450 วัน (ก.พ. 69 - เม.ย. 70)							
3	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำอิง จ.พะเยา และ จ.เชียงราย 1 ฉบับ (วงเงินรวม 30.0000 ลบ. ปี 69 = 4.5000 ลบ. ปี 70 = 25.5000 ลบ.)	สพบ.	4.5000	พบทวน TOR	จัดซื้อจัดจ้าง			ลงนาม ก.พ. 69 ระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 450 วัน (ก.พ. 69 - เม.ย. 70)							

ส่วนที่ ๕

การติดตามและประเมินผล

กรมเจ้าท่า มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมประจำปี โดยแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รายงานผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

๑. รายงานผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติราชการรายปี โดยเป็นข้อมูลการดำเนินงาน การเบิกจ่ายงบประมาณ ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะ และแนวทางแก้ไขในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (EMENSCR) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานรายงานผ่านระบบ eMENSCR เป็นรายไตรมาส เพื่ออนุมัติในระดับกรมส่งให้กระทรวงคมนาคมอนุมัติและรายงานต่อ สศช. ต่อไป

๒. รายงานผลความก้าวหน้าของผลการดำเนินงาน การใช้จ่ายงบประมาณเป็นประจำทุกเดือน ทุกไตรมาส และจัดทำสรุปรายงานเสนอผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งหากหน่วยงานไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

๓. รายงานผลการปฏิบัติงานตามผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณเมื่อสิ้นสุดปีงบประมาณ

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่ายังมีกลไกในการติดตามเร่งรัดการดำเนินงาน เช่น มีระบบติดตามผลการดำเนินงานโครงการและการเบิกจ่ายงบประมาณ การจัดประชุมติดตามผลการดำเนินงานเพื่อติดตามปัญหาอุปสรรคและนำมาพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน รวมทั้งมีการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อติดตาม เร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายแผนงานและมาตรการของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลกำหนด

ภาคผนวก ก

แผนงานประจำ
ปีงบประมาณ ๒๕๖๙



แผนการกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม 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 และเขื่อนป้องกันตลิ่ง การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องล้าลำนํ้า และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

๓. เป้าหมาย

- ๓.๑ งานออกไปสำคัญ จำนวน ๒๓๘,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว., สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จก. ๑-๗)
- ๓.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๗,๕๐๐ ครั้ง (สมร., สปว., จก. ๑-๗)

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

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 ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗
- ๑.๕ การหมายเหตุแก้ไขข้อความในสัญญาจำนอง/เพิ่มและไม่เพิ่มทุนทรัพย์
- ๑.๖ การไถ่ถอนจำนอง
- 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 การวัดตรวจสอบแก้รายการขนาดเรือ
- 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 ออกหนังสืออนุญาตให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทย (มาตรา ๗ ทวิ)
- ๓.๓ ออกหนังสือรับรองการถอนสัญชาติ
- ๓.๔ ออกหนังสือรับรองการยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (กลุ่มตรวจท่า)

- ๑. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับแจ้งและตรวจปล่อยเรือเดินทะเลขนาด ๖๐ ตันกรอสขึ้นไป
เข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ
- ๒. การออกใบสำคัญ สำหรับการกำหนดที่จอดเรือการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และวัตถุอันตรายในเขตท่า
- ๓. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับรองมาตรฐานบรรจุภัณฑ์สินค้าอันตราย
- ๔. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตจอดเรือนอกเขต จอดแพ จอดเรือเก็บสินค้า และการเคลื่อนย้ายเรือ
- ๕. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือและวางทุ่นผูกเรือ
- ๖. การออกหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF) และการตรวจสอบประจำปี เพื่อสลับหลังหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF)
- ๗. การสอบความรู้เพื่อออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ฝ่ายเดินเรือ

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทาง

ทะเล)

๑. ติดตาม การเข้า - ออก เรือในน่านน้ำไทย ในพื้นที่มอบหมาย (เรือที่ติดตั้งระบบ AIS) และเรือในประเทศเป้าหมาย ๖๐๐ ลำ
๒. ใช้ระบบเทคโนโลยี สุ่มตรวจสอบการขนถ่ายสินค้าท่าเรือ และมาตรการปฏิบัติของท่าเรือเป้าหมาย ๖๐๐ ครั้ง
๓. ใช้ระบบเทคโนโลยี สุ่มตรวจเรือที่มีความเสี่ยง อาทิ เรือบริการรับของเสีย เรือเปลี่ยนประเภทเป้าหมาย ๓๐๐ ครั้ง
๔. กิจกรรมพิเศษ อาทิ บูรณาการงานเทศกาล ต้อนรับคณะศึกษาดูงาน การติดตามการบูรณาการการใช้เทคโนโลยี

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (กลุ่มสิ่งแวดล้อม)

๑. การกำกับและออกใบอนุญาตให้เททิ้งหรือระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ
๒. การกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
๓. การออกหนังสือรับรองและการกำกับติดตามตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับหนังสือรับรองเป็นผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ

สำนักมาตรฐานเรือ

๑. การตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ
๒. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
๓. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
๔. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES) ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
๕. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก (เรือเดินในประเทศ)
๖. การออกหนังสือมอบอำนาจให้ CLASSIFICATION SOCIETY เพื่อตรวจและออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES)
๗. การออกใบสำคัญรับรองอนุมัติอุปกรณ์ประจำเรือ
๘. การออกใบสำคัญรับรองสถานบริการอุปกรณ์ประจำเรือ
๙. การออกใบความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษอันเกิดจากน้ำมัน (CLC)
๑๐. การออกใบรายงานผลการตรวจ Conformance Test Report
๑๑. การออกตรวจเรือต่างประเทศในเมืองท่าในฐานะ (Port State Control)
๑๒. การตรวจควบคุมเรือไทย (Flag State Supplementary Survey)

กองมาตรฐานคนประจำเรือ

๑. การกำหนดมาตรฐานหลักสูตรสำหรับคนประจำเรือ
๒. การรับรองสถานศึกษาฝึกอบรม และรับรองหลักสูตร
๓. การตรวจสอบมาตรฐานการศึกษาฝึกอบรมประจำปี
๔. การขึ้นทะเบียนคนประจำเรือ การออกหนังสือคนประจำเรือและหนังสือคนประจำเรือประมง
๕. การแข่งขัน แข่งลงทำการในเรือ (การจ้างและเลิกจ้าง)
๖. การขออนุญาตทำการในเรือประมง เรือบรรทุกสินค้าประมงท้องถิ่น เรือขนถ่ายเพื่อการประมงเรือบรรทุกสินค้าท้องถิ่น เรือบรรทุกน้ำมันเพื่อการประมงและเรือบรรทุกน้ำจืดขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอส
๗. การตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติงานในเรือ
๘. การทำหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ (คร.๔)

๙. การตรวจเรือเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล

๑๐. การสอบประเมินความรู้ความสามารถเพื่อขอรับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ

๑๑. การจัดทำประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ

๑๒. การพิจารณาอนุมัติ และจัดทำประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรของรัฐบาลอื่น ประกาศนียบัตรรับรอง ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความชำนาญ และการพิจารณาการยกเว้นประกาศนียบัตรต่าง ๆ

๑๓. การตรวจเรือเพื่อออกใบรับรองสภาพความเป็นอยู่และสภาพการทำงานบนเรือประมง

๖.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

งานตรวจตราการขนส่งทางน้ำ

- การตรวจตราเพื่อปราบปรามผู้ละเมิดกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- การตรวจตราเพื่อรักษาระเบียบการจราจรทางน้ำ
- การตรวจตราเพื่อควบคุมการจราจรทางน้ำในพิธีต่างๆ
- การตรวจตราเพื่อรักษาความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน
- การตรวจตราเพื่อระวัง ดูแล รักษาที่ดินสาธารณะสมบัติของแผ่นดินที่ติดกับแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ในความดูแลของเจ้าท่า (การชี้ระวางแนวเขตที่ดินฯ)

งานตรวจเรือและตรวจท่า

- ตรวจเรือเข้าจอดที่ท่า/ รับรายงานเรือเข้า
- ตรวจเรือยอร์ชเข้า ตาม ม.๒๐
- การตรวจสถานที่ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ
- การตรวจสภาพท่า และสถานที่ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

งานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า

- ตรวจเรือต่างชาติที่เข้าเมืองท่า
- ตรวจเรือตามที่ได้รับแจ้งจากประเทศสมาชิก Tokyo MOU

๖.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ - ๗

ดำเนินงานด้านการออกใบสำคัญและการตรวจตราการเดินเรือ รวมถึงงานตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่อธิบดีกำหนด รวมถึงปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมายแล้ว ยังมีแผนการดำเนินงานดังนี้

๑) การออกปฏิบัติราชการของหน่วยปฏิบัติการเฉพาะกิจฯ ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๒) การออกปฏิบัติราชการในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๓) การออกหน่วยบริการประชาชนนอกที่ตั้งสำนักงาน

๔) การออกตรวจตราปราบปรามผู้กระทำผิดตามกฎหมาย

๕) การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าว และการค้ามนุษย์

๖) การดำเนินอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย เช่น แผนการดำเนินงานตามระบบคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ, การประชุมบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค เป็นต้น

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประชาชนจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- งานออกไปสำคัญ จำนวน ๒๓๘,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว., สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จภ. ๑-๗)
- งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๗,๕๐๐ ครั้ง (สมร., สปว., จภ. ๑-๗)

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ความถูกต้อง ครบถ้วน ของการดำเนินการออกไปสำคัญ และการตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

แผนการทำการนำร่องให้เกิดความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

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 ๒๕๖๙

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน

- ๑) งานออกใบสำคัญ (ใบอนุญาต) การออกใบอนุญาตผู้นำร่องรัฐบาล และการออกใบอนุญาตผู้นำร่องพิเศษ
- 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 ๒๕๖๙

กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๑. เหตุผลความจำเป็น

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

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง และสอดคล้องกับสถานการณ์ทั้งของโลกและของประเทศในปัจจุบัน จึงได้จัดทำแผนการปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อใช้เป็นแนวทางนำไปสู่การส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำ 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. ๒๕๖๙

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน

ศึกษา วิเคราะห์ และประสานงาน เพื่อจัดทำ/ผลักดัน มาตรการ ข้อเสนอแนะ แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีรวมทั้งดำเนินแผนงาน มาตรการ โครงการ และติดตามประเมินผล เพื่อสนับสนุนธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวีในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๖.๑ เสนอนโยบายและแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยมุ่งเน้นการสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

- จัดทำร่างแผนขับเคลื่อนกิจการพาณิชย์นาวีตามแนวทางการพัฒนา ๕ ด้าน ประกอบด้วย มาตรการด้านการอำนวยความสะดวก (การพัฒนา ปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน และกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ) มาตรการด้านการตลาด มาตรการด้านการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี มาตรการด้านสิทธิประโยชน์การเงินและการคลัง (ภาษี) และมาตรการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (รวมถึงการดำเนินการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม) ผลักดันข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย/แนวทางการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง สำหรับการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี

๖.๒ กำหนดมาตรการการพัฒนา ส่งเสริม คຸ້ມครองการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี และติดตามปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้มาตรการพาณิชย์นาวี

- ศึกษาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการ ด้านการเงิน การคลัง การส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านอื่น ๆ สำหรับกิจการพาณิชย์นาวีและกิจการเกี่ยวเนื่อง

- เสนอความเห็นในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อสนับสนุนการลงทุนในกิจการขนส่งทางเรือ กิจการเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลของไทย และกิจการเรือเฟอร์รี่ ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน

- ทบทวนปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาให้การสนับสนุนการลงทุนในกิจการเรือ

- ติดตาม ประเมินผลและทบทวน นโยบาย แผนงานและมาตรการในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๖.๓ ศึกษา วิจัย ประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และรวบรวมข้อมูลเพื่อเผยแพร่ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การทบทวน ปรับปรุงกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี

- การให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ และประสานความร่วมมือในการเข้าร่วมตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศหรือพันธกรณีตามอนุสัญญา/ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

- รวบรวม วิเคราะห์ จัดเก็บ ประมวลผล จัดทำข้อมูลด้านพาณิชย์นาวี

๖.๔ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานการพัฒนา ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี กับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๕ ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย

- นำเสนอและกลั่นกรองประเด็นปัญหา รวมถึงข้อเสนอแนะที่ควรหยิบยกเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากล
- ๒) ผู้ใช้บริการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งทางน้ำมากขึ้น
- ๓) การประกอบกิจการพาณิชย์นาวีเกิดประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการได้ตามแผนงานและมาตรการ

แผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์ (การกำกับดูแล) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ กองกำกับการพาณิชย์

❖ กลุ่มกำกับกิจการทำเรือ

- ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือเดินทะเล ตาม ปว. ๕๘ จำนวน ๘๗ ราย ดังนี้

๑. บริษัท ไทย คอนเน็คทีวิตี เทอมินอล จำกัด (ระยอง)
๒. บริษัท น้ำมัน ไออาร์พีซี จำกัด (ชุมพร)
๓. บริษัท ไทยชูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน)
๔. บริษัท ทรัพย์สถาพร จำกัด
๕. บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด (นครศรีธรรมราช)
๖. บริษัท อุตสาหกรรมแป้งข้าวสาลีไทย จำกัด
๗. บริษัท พี.เค.มารีน เทรดิง จำกัด (ฉะเชิงเทรา)
๘. บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ ปีโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) (ท่า ๗C)
๙. บริษัท ทิปปิกแอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน) (สมุทรปราการ)
๑๐. บริษัท ยูนิคแก๊ส แอนด์ ปีโตรเคมีคัลส์ จำกัด(มหาชน) (ฉะเชิงเทรา)
๑๑. บริษัท เอ็น พี มารีน จำกัด
๑๒. บริษัท ธนาพรชัย จำกัด และ บริษัทธนาพรชัย พอร์ตเซอร์วิส จำกัด
๑๓. บริษัท เคดับบลิวซีโลจิสติกส์ จำกัด
๑๔. บริษัท ทรัพย์ศรีไทย จำกัด (มหาชน)
๑๕. บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ ปีโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) (กทม.) (๓๐B)
๑๖. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียโมลาส
๑๗. บริษัท จัมโบ้ เจตตี้ จำกัด (บ่อโพรง) (อยุธยา)
๑๘. บริษัท จัมโบ้ เจตตี้ จำกัด (บางระกำ) (อยุธยา)
๑๙. บริษัท ชัสโก้ จำกัด (มหาชน) (สุราษฎร์ธานี)
๒๐. บริษัท ธนวัชรต้นมงคลขนส่ง จำกัด (อยุธยา)
๒๑. บริษัท บางจาก ศรีราชา จำกัด (มหาชน) (ชลบุรี)
๒๒. บริษัท สยามแทงค์เทอร์มินอลส์ จำกัด
๒๓. บริษัท เวิลด์ เฟอท จำกัด (อยุธยา)
๒๔. บริษัท เอเชียน พารากอน จำกัด (อยุธยา)
๒๕. บริษัท ชัยยงไฮโลการเกษตร จำกัด (อยุธยา)
๒๖. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สวัสดิ์ไพบุลย์การเกษตร (อยุธยา)
๒๗. บริษัท เคซีบี เอ็กซ์พอร์ต จำกัด (อยุธยา)
๒๘. บริษัท โชคชัยคลังสินค้า จำกัด (อยุธยา)
๒๙. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (พระนครศรีไต้)
๓๐. บริษัท ผลิตไฟฟ้าขนอม จำกัด (นครศรีธรรมราช)
๓๑. บริษัท ไทยยุโรปฟิด จำกัด (อยุธยา)
๓๒. บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด (อยุธยา)
๓๓. บริษัท ทาปิโอก้า อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (อยุธยา)
๓๔. บริษัท คลังสินค้า เคมี จำกัด (บางยอ)

๓๕. บริษัท ศรีสยาม มหาจักร จำกัด (อยุธยา)
๓๖. บริษัท พิชัยแสงตะวัน จำกัด (อยุธยา) .
๓๗. บริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด (อยุธยา)
๓๘. บริษัท สยามอินดิก้า จำกัด (อ่างทอง)
๓๙. บริษัท แสงฟ้าอะกริโปรดักส์ จำกัด (อ่างทอง)
๔๐. บริษัท ไอ ซี พี เฟอทีไลเซอร์ จำกัด (อยุธยา)
๔๑. บริษัท ปฐวีเทอร์มินัล จำกัด (ฉะเชิงเทรา)
๔๒. บริษัท พี.อาร์.อินเตอร์เทรด จำกัด (อยุธยา)
๔๓. บริษัท ลัคกี้ รีซอสเซส แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (อยุธยา)
๔๔. บริษัท อ่างทองคลังสินค้า จำกัด (อ่างทอง)
๔๕. บริษัท อ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด (อ่างทอง)
๔๖. บริษัท เซนจูรี่ ทำจิ้น จำกัด (สมุทรสาคร)
๔๗. บริษัท เอ ไอ พอร์ตส์ แอนด์ เทอร์มินัลส์ จำกัด (ชุมพร)
๔๘. บริษัท นิมฟ์สุวรรณคลังปุ๋ย จำกัด (อยุธยา)
๔๙. บริษัท ป้อมพระจุลสถิต จำกัด (สมุทรปราการ)
๕๐. บริษัท ลานนารีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) (อยุธยา)
๕๑. บริษัท วีรวรรณ จำกัด (อยุธยา)
๕๒. บริษัท เอไอ พอร์ตส์ แอนด์ เทอร์มินัลส์ จำกัด (สมุทรสาคร)"
๕๓. ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด (อยุธยา)"
๕๔. นางวรรณ ตันประภาภรณ์ (อยุธยา)*
๕๕. บริษัท เปรมไทย เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (อยุธยา)*
๕๖. บริษัท เอส.พี.อินเตอร์ มารีน จำกัด (อยุธยา)*
๕๗. บริษัท ภัทร-นครหลวง จำกัด (อยุธยา)*
๕๘. บริษัท สหวิริยาเพลทมิล จำกัด (มหาชน) (อยุธยา)"
๕๙. นางสิริกร เทพบัญชาพร (สมุทรสาคร)
๖๐. บริษัท ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (สมุทรสงคราม)
๖๑. บริษัท อีสเทิร์น ที พี เค แคปปิตอล จำกัด (ท่า D,E,F) (ฉะเชิงเทรา)
๖๒. บริษัท แคปปิตัลซีเรียลส์ จำกัด (อยุธยา)
๖๓. บริษัท แสงไทยบางปะกง จำกัด (ฉะเชิงเทรา)
๖๔. บริษัท ทรัพย์สถาพรคลังสินค้า จำกัด (อยุธยา)
๖๕. บริษัท ร่วมกิจ อ่างทอง คลังสินค้า จำกัด (อ่างทอง)
๖๖. นายประสงค์ กลิ่นสวาทหอม (อยุธยา)
๖๗. บริษัท เกิดพงษ์ก่อสร้างและวิศวกรรม จำกัด (ตรัง)
๖๘. บริษัท เจียแม็ง จำกัด (อยุธยา)
๖๙. บริษัท เจียไต่ จำกัด (อยุธยา)
๗๐. บริษัท เหมือนแร่สินพัฒนา จำกัด (อยุธยา)
๗๑. บริษัท พอต ลิงค์ จำกัด (อยุธยา)
๗๒. บริษัท เยนเนอรัล มิลล์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (อยุธยา)
๗๓. บริษัท บางปะอินไฮโล จำกัด (อยุธยา)

- ๗๔. บริษัท อินเทอร์เน็ตธานส์ จำกัด (อยุธยา)
- ๗๕. บริษัท แพนดัส นครหลวง จำกัด (อยุธยา)
- ๗๖. บริษัท แหลมฉบงอินเทอร์เน็ตเนชั่นแนลเทอร์มินอล จำกัด (B๕))
- ๗๗. บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (ท่าเรือแหลมฉบง A๕)
- ๗๘. บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- ๗๙. บริษัท ธิญญกิจเซอร์วิส จำกัด
- ๘๐. บริษัท เจริญวานิชการขนส่ง จำกัด (กระบี่)
- ๘๑. บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบง เทอร์มินัล จำกัด (Am)
- ๘๒. บริษัท รวมทุนไทย จำกัด
- ๘๓. บริษัท พวงพัฒนา จำกัด
- ๘๔. บริษัทไทยแหลมฉบง เทอร์มินัล จำกัด (A๒)
- ๘๕. บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก ก จำกัด (มหาชน) (กรุงเทพมหานคร)
- ๘๖. บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (ภูเก็ต)
- ๘๗. บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (สุราษฎร์ธานี) (คลัง ๑)
- ติดตามความคืบหน้าในเรื่องการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ
- ติดตามการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขท้ายใบอนุญาต การส่งรายงานประจำเดือน และรายงานประจำปี
- การตรวจสอบการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การตรวจสอบการเรียกเก็บอัตราค่าภาระ
- การดำเนินการตามนโยบายของกรมเจ้าท่าในการจัดระเบียบท่าเรือ

❖ กลุ่มกำกับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- จัดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ต่ออายุใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำนวน ๕๒ ราย ดังนี้
 - ๑. บริษัท คาร์โก้ฮับ เอ็กซ์เพรส (ไทยแลนด์) จำกัด
 - ๒. บริษัท โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๓. บริษัท คลาสสิกวิน (ไทยแลนด์) จำกัด
 - ๔. บริษัท ดีเมอริโก เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๕. บริษัท สตาร์ คอนคอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๖. บริษัท โคโนอิเกะ เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๗. บริษัท แอลพีเอส โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๘. บริษัท โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๙. บริษัท เมลโค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๑๐. บริษัท เฟดเอ็กซ์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๑๑. บริษัท ยูนิโค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๑๒. บริษัท เอ็ม พลัส อาร์ พอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
 - ๑๓. บริษัท ฟอลคอน โลจิสติกส์ โซลูชั่น จำกัด
 - ๑๔. บริษัท แมกนัส ลอจิสติกส์ จำกัด
 - ๑๕. บริษัท อินดิโกไลน์ จำกัด
 - ๑๖. บริษัท อาร์อาร์ โลจิสติกส์ จำกัด

๑๗. บริษัท เอส.เอ็น.พี.โลจิสติกส์ จำกัด
 ๑๘. บริษัท บันได โลจิวาล (ประเทศไทย) จำกัด
 ๑๙. บริษัท แม็กซ์ เวิลด์ โลจิสติกส์ จำกัด
 ๒๐. บริษัท ไฟลวด แอร์คาร์โก้ จำกัด
 ๒๑. บริษัท ไอดีล คอนโซลเดเตอร์ จำกัด
 ๒๒. บริษัท โพลาร์ สตาร์ จำกัด
 ๒๓. บริษัท เบสเตอร์ เฟรท แอนด์ ทรานสปอร์ต จำกัด
 ๒๔. บริษัท ทรานซี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๒๕. บริษัท อัทโมสท์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๒๖. บริษัท วัน เวิลด์ โลจิสติกส์ แอนด์ เฟรท จำกัด
 ๒๗. บริษัท ทรานส์ฮับ อีทีเอส (ไทย) จำกัด
 ๒๘. บริษัท แชนเดิล อินเตอร์ เฟรท โลจิสติกส์ จำกัด
 ๒๙. บริษัท เอส จี แอล โลจิสติกส์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด
 ๓๐. บริษัท ออล - เวย์ โลจิสติกส์ จำกัด
 ๓๑. บริษัท ทีซีซี โลจิสติกส์ จำกัด
 ๓๒. บริษัท ซูซูโย (ประเทศไทย) จำกัด
 ๓๓. บริษัท ชิปล็อก (ประเทศไทย) จำกัด
 ๓๔. บริษัท ทริเพิล ไอ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
 ๓๕. บริษัท จีโอดีส ไทย จำกัด
 ๓๖. บริษัท เอฟอาร์. เมเยอร์ โซฮัน (ประเทศไทย) จำกัด
 ๓๗. บริษัท เอสไอทีซี คอนเทนเนอร์ โลน (ประเทศไทย) จำกัด
 ๓๘. บริษัท อลิสเพ็ด (ประเทศไทย) จำกัด
 ๓๙. บริษัท อินเตอร์เอเชีย โลน (ประเทศไทย) จำกัด
 ๔๐. บริษัท ซิมบัวร์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๔๑. บริษัท เป้นไลน์เอเยนซี่ส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๔๒. บริษัท จีทีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด
 ๔๓. บริษัท จีไอแอล แอร์ แอนด์ ซี (ประเทศไทย) จำกัด
 ๔๔. บริษัท ไอซี อินเตอร์เฟรท จำกัด
 ๔๕. บริษัท วี-เซิร์ฟ ซี แอนด์ แลนด์ จำกัด
 ๔๖. บริษัท สตาร์ โอเวอร์ซีส์ จำกัด
 ๔๗. บริษัท บางกอก เทอร์มินอล โลจิสติกส์ จำกัด
 ๔๘. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
 ๔๙. บริษัท ฟุคุยะมะ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด
 ๕๐. บริษัท โอไอเอ โกลบอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๕๑. บริษัท ฮีง เอไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ๕๒. บริษัท บิช-เวิลด์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- จัดทะเบียนการตั้งตัวแทน
- ต่ออายุใบทะเบียนการตั้งตัวแทน จำนวน ๔๖ ราย ดังนี้
๑. KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.

୧୨. CENTRAL EXPRESS LINES PTE., LTD.
୧୩. COSCO SHIPPING LINES CO., LTD.
୧୪. EAGLETINER LOGISTICS PTE., LTD.
୧୫. INTERASIA LINES SINGAPORE PTE, LTD.
୧୬. NOHHI LOGISTICS CO., LTD.
୧୭. PT KARYA PRIMA PACIFIC
୧୮. DONGJIN SHIPPING CO., LTD.
୧୯. YUSEN LOGISTICS (TAIWAN) LTD.
୨୦. MALAYSIA SHIPPING CORPORATION SDN BHD
୨୧. PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PRIVATE) LIMITED
୨୨. Ningbo Port Suzuyo Logitics Co., Ltd.
୨୩. SM LINE CORPORATION
୨୪. MARIANA EXPRESS LINES PTE. LTD.
୨୫. YUSEN LOGISTICS (CZECH) S.R.O.
୨୬. MARINEX CO., LTD.
୨୭. Maruzen Showa Unyu CO., LTD.
୨୮. YUSEN LOGISTICS (BENELUX) B.V.
୨୯. YUSEN LOGISTICS (VIETNAM) CO., LTD.
୩୦. SUMISHO GLOBAL LOGISTICS (USA) CORPORATION
୩୧. SUMISHO GLOBAL LOGISTICS CO., LTD.
୩୨. Maruzen Showa Unyu CO., LTD.
୩୩. YUSEN LOGISTICS (KOREA) CO., LTD
୩୪. MITSUI & CO. GLOBAL LOGISTICS (ASIA) PTE. LTD.
୩୫. THE SUMITOMO WAREHOUSE CO., LTD.
୩୬. EVERGREEN MARINE (UK) LIMITED
୩୭. MITSUBISHI CORPORATION LT, INC.
୩୮. EVERGREEN MARINE CORPORATION (TAIWAN) LTD.
୩୯. MAERSK A/S
୪୦. MEIKO TRANS CO., LTD.
୪୧. NAIGAI NITTO CO., LTD.
୪୨. YUSEN LOGISTICS (PHILIPPINES), INC.
୪୩. TASCO BERHAD
୪୪. YUSEN LOGISTICS CO., LTD.
୪୫. FT LOGISTIC (ASIA) PTE. LTD.
୪୬. ITALIA MARITTIMA S.P.A.
୪୭. PT. YUSEN LOGISTICS INDONESIA
୪୮. YUSEN LOGISTICS (CHINA) CO., LTD.
୪୯. WAN HAI LINES LTD.
୫୦. JIANGSU SYNTRANS INTERNATIONAL LOGISTICS CO., LTD.

๔๑. YUSEN LOGISTICS (SINGAPORE) PTE. LTD.

๔๐. SAMUDERA SHIPPING LINE LTD

๔๓. YUSEN LOGISTICS (AMERICAS) INC,

๔๔. YUSEN LOGISTICS (LAO) CO., LTD.

๔๕. YUSEN LOGISTICS (HONG KONG) LIMITED

๔๖. TS CONTAINER LINES PTE. LTD.

- จัดทะเบียนการตั้งสาขาผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ติดตามให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ยังไม่ได้จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า มาจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- จัดทะเบียนผู้ประกอบการอุ้งเรือ
- จัดประชุมคณะทำงานพิจารณามาตรการและแนวทางในการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบการอุ้งเรือที่จดทะเบียนตามมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘

❖ **กลุ่มกำกับกิจการพาณิชย์ กองกำกับการพาณิชย์ ดำเนินการดังนี้**

๑. การแจ้งการใช้เรือไทย
๒. การขออนุญาตใช้เรืออื่นที่มีใช้เรือไทย
๓. การขอชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ
๔. จดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล / แก้ไขเปลี่ยนแปลงชื่อ ที่อยู่ เพิ่มสาขา
๕. การอนุญาตให้เช่าและใช้เรืออื่นที่มีใช้เรือไทยเพื่อให้ได้รับสิทธิและประโยชน์เช่นเดียวกับเรือไทย

แผนการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙ 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) ผลิตและพัฒนาบุคลากรประจำเรือระดับนายประจำเรือและลูกเรือ ฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล
- ๒) ให้การฝึกอบรมบุคลากรประจำเรือ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ในด้านวิชาชีพทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
- ๓) ปลุกฝังให้คนประจำเรือเป็นบุคลากรที่มีคุณธรรมและจริยธรรมในการประกอบอาชีพและสามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

๓. เป้าหมาย

จำนวนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ในหลักสูตร

- ระดับนายประจำเรือ ที่สำเร็จการศึกษา ๑๘๐ คน
- ระดับลูกเรือ ที่สำเร็จการศึกษา รุ่นละ ๔๐ คน ปีงบประมาณละ ๓ รุ่น รวม ๑๒๐ คน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ

ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๕. วงเงินงบประมาณ

งบประมาณประจำปี ๒๕๖๙

๖. แผนการดำเนินงาน โดยจะมีการดำเนินงานในปี

๑. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๑๙๙๕ (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
 - ๑.๑ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายเดินเรือฝ่ายช่างกลเรือ (หลักสูตรปกติ ๕ ปี)
 - ๑.๒ หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือฝ่ายช่างกลเรือ (หลักสูตรพิเศษ ๑ ปี)
 - ๑.๓ หลักสูตรลูกเรือฝ่ายเดินเรือและช่างกลเรือ (หลักสูตรพิเศษ ๔ เดือน)

๒. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ (เริ่มดำเนินการในปีการศึกษา ๒๕๕๕)

๒.๑ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ

๒.๒ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ

๒.๓ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ

๒.๔ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ

๓. การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ โดยเปิดหลักสูตรการฝึกอบรมที่ได้รับรองจากกรมเจ้าท่า จำนวน ๑๑ กลุ่ม ๔๙ หลักสูตร

๑) กลุ่มหลักสูตรความรู้พื้นฐานคนประจำเรือ

๑.๑) หลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (Model Course ๑.๑๓)

๑.๒) หลักสูตรการดำรงชีพในทะเล (Model Course ๑.๑๙)

๑.๓) หลักสูตรการป้องกันและดับไฟ (Model Course ๑.๒๐)

๑.๔) หลักสูตรความปลอดภัยของบุคคลและความรับผิดชอบต่อสังคม (Model Course ๑.๒๑)

๑.๕) หลักสูตรพื้นฐานการรักษาความปลอดภัยในเรือ (Model Course ๓.๒๗)

๑.๖) หลักสูตรเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (Model Course ๓.๒๖)

๒) กลุ่มหลักสูตรด้านการเดินเรือและการเรือ และภาวะความเป็นผู้นำ

๒.๑) หลักสูตรความเป็นผู้นำและการทำงานเป็นทีม (Model Course ๑.๓๙)

๒.๒) หลักสูตรการเดินเรือด้วยเรดาร์ อาปา ระดับปฏิบัติการ (Model Course ๑.๐๗)

๒.๓) หลักสูตรสำแดงข้อมูลอัตโนมัติ (Model Course ๑.๓๔)

๒.๔) หลักสูตรการบริหารทรัพยากรในสะพานเดินเรือ (Bridge Resource Management)

๒.๕) หลักสูตรการใช้เครื่องมือฝึกจำลองทางเรือ และการปฏิบัติงานกลุ่มในสะพานเดินเรือ

(Model Course ๑.๒๒)

๒.๖) หลักสูตรการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (Model Course ๑.๒๓)

๒.๗) หลักสูตรลูกเรือเข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Rating Forming Part a Navigation Watch II/๔)

๒.๘) หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ (Officers in charge of a navigational watch)

๓) กลุ่มหลักสูตรด้านช่างกลเรือ

๓.๑) หลักสูตรการบริหารทรัพยากรในห้องเครื่อง (Model Course ๒.๐๔)

๓.๒) หลักสูตรลูกเรือเข้ายามฝ่ายช่างกล(Rating Forming Part a Engineering Watch II/๔)

๓.๓) หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกล (Officers in charge of engineering watch)

๔) กลุ่มหลักสูตรด้านการสื่อสาร

๔.๑) หลักสูตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ GMDSS (GOC) (Model Course

๑.๒๕)

๔.๒) หลักสูตรการทบทวนความรู้พนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ GMDSS (GOC

Refresher)

๔.๓) หลักสูตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภทจำกัดเขตการเดินเรือ GMDSS (ROC) (Model

Course ๑.๒๖)

๔.๔) หลักสูตรการทบทวนความรู้พนักงานวิทยุคมนาคมประเภทจำกัดเขตการเดินเรือ GMDSS

(ROC Refresher)

๕) กลุ่มหลักสูตรต่อเนื่อง

๕.๑) หลักสูตรเรือชูชีพและเรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็วช่วยชีวิต (Model Course ๑.๒๓)

- ๕.๒) หลักสูตรการดับไฟขั้นสูง (Model Course ๒.๐๓)
- ๕.๓) หลักสูตรทบทวนเรือชูชีพและเรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็วช่วยชีวิต
- ๕.๔) หลักสูตรการปฐมพยาบาลในเรือ (Model Course ๑.๑๔)
- ๕.๕) หลักสูตรทบทวนการปฐมพยาบาลในเรือ
- ๕.๖) หลักสูตรทบทวนการรักษาพยาบาลในเรือ
- ๕.๗) หลักสูตรทบทวนการดับไฟขั้นสูง
- ๕.๘) หลักสูตรทบทวนพื้นฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือ (STCW Sec. A-VI/๑ Para.๓)
- ๖) กลุ่มหลักสูตรเรือบรรทุกสินค้าเหลวในระหว่างและสินค้าอันตราย
 - ๖.๑) หลักสูตรพื้นฐานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Model Course ๑.๐๑)
 - ๖.๒) หลักสูตรพื้นฐานเรือบรรทุกก๊าซเหลว (Model Course ๑.๐๔)
- ๗) กลุ่มหลักสูตรเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
 - ๗.๑) หลักสูตรทบทวนนางงานรักษาความปลอดภัยประจำเรือ
 - ๗.๒) หลักสูตรนางงานรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Model Course ๓.๒๑)
- ๘) กลุ่มหลักสูตรเรือโดยสาร
 - ๘.๑) หลักสูตรการจัดการกลุ่มคนโดยสาร (Model Course ๑.๔๑)
 - ๘.๒) หลักสูตรความปลอดภัยสำหรับผู้ให้บริการโดยตรงแก่คนโดยสารในพื้นที่สำหรับคนโดยสาร (Model Course ๑.๔๔)
- ๙) กลุ่มหลักสูตรวิชาครูและผู้ประเมิน
 - ๙.๑) หลักสูตรวิชาครู (Model Course ๖.๐๙)
 - ๙.๒) การประเมินความรู้ การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือ (Model Course ๓.๑๒)
 - ๙.๓) หลักสูตรผู้ฝึกสอนและผู้ประเมินเครื่องมือฝึกจำลอง (Model Course ๖.๑๐)
- ๑๐) กลุ่มหลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับคนประจำเรือ
 - ๑๐.๑) หลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับคนประจำเรือ Maritime English (Elementary Maritime English)
 - ๑๐.๒) หลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับคนประจำเรือ Maritime English (Intermediate Maritime English)
- ๑๑) กลุ่มหลักสูตรพิเศษนอกเหนือจากอนุสัญญา STCW (Value-Added Courses)
 - ๑๑.๑) หลักสูตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง Helmsman Of Non-Self-Propelled Vessel
 - ๑๑.๒) หลักสูตรการตรวจสภาพเรือบรรทุกสินค้าเหลวในระหว่าง (Tankers inspection)
 - ๑๑.๓) หลักสูตรผู้ควบคุมเรือโดยสารประเภทเรือยนต์เร็ว (Speedboat operator- Passenger vessel)
 - ๑๑.๔) หลักสูตรผู้ตรวจเรือลำเลียง (Inspector for Non-Self Propelled Vessel, barge course)
 - ๑๑.๕) หลักสูตรเรือบรรทุกคนโดยสาร
 - ๑๑.๖) หลักสูตรทบทวนความรู้เรือบรรทุกคนโดยสารเดินภายในประเทศ
 - ๑๑.๗) หลักสูตรเรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้า หรือยานพาหนะล้อเลื่อน
 - ๑๑.๘) หลักสูตรเรือบรรทุกคนโดยสารเรือเร็ว และเรือเพลาใบจักรยาว
 - ๑๑.๙) หลักสูตรเรือบรรทุกคนโดยสาร และภัตตาคารหรือบริการอาหาร

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- จำนวนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ในหลักสูตร
- ระดับนายประจำเรือ ที่สำเร็จการศึกษา ๑๘๐ คน
- ระดับลูกเรือ ที่สำเร็จการศึกษา ๑๒๐ คน

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

บุคลากรด้านพาณิชย์นาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ร้อยละ ๑๐๐

แผนงานสำรวจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙ กองสำรวจและแผนที่

๑. เหตุผลความจำเป็น

กองสำรวจและแผนที่ ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและสร้างแผนที่เส้นทางการเดินเรือ สำรวจและประเมินผลข้อมูลระดับน้ำ กระแสน้ำ คลื่นลม ตะกอน ความเค็ม และอุณหภูมิของน้ำ จัดระบบการจัดเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพร่องน้ำทางเดินเรือและสิ่งล่อภัยน้ำ

๒. เป้าหมายและระยะเวลาดำเนินการ

๒.๑ โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ ระยะที่ ๑ จำนวน ๒๓ สถานี วงเงิน ๒๙,๓๕๐,๐๐๐ บาท (งบลงทุน) ระยะเวลา ๒๔๐ วัน

๒.๒ โครงการงานจ้างสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศ บริเวณแม่น้ำแม่ลาว ระยะทาง ๒๐๑ กิโลเมตร เพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ วงเงิน ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๒๔๐ วัน

๒.๓ โครงการงานจ้างสำรวจจัดทำแผนที่ภูมิประเทศ บริเวณแม่น้ำกก ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร เพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ วงเงิน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๑๖๕ วัน

๒.๔ งานสำรวจตรวจสอบหมุดหลักฐานแผนที่ถาวร ร่องน้ำภายในประเทศ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ แม่น้ำลาว ตั้งแต่ กม.๑๖๘+๐๐๐ ถึง กม.๒๐๑+๐๐๐ ระยะทางรวมประมาณ ๓๓.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๕ งานสำรวจตรวจสอบหมุดหลักฐานแผนที่ถาวร ร่องน้ำภายในประเทศ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ แม่น้ำกก ตั้งแต่ กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๑๕๒+๐๐๐ ระยะทางรวมประมาณ ๑๓๔.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๖ งานสำรวจตรวจสอบหมุดหลักฐานแผนที่ถาวร ร่องน้ำภายในประเทศ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ แม่น้ำน่าน ตั้งแต่ กม.๕๘๐+๐๐๐ ถึง กม.๗๒๖+๐๐๐ ระยะทางรวมประมาณ ๑๔๐.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๗ สำรวจร่วมโครงการปรับปรุงแม่น้ำ โกลก กับกรมชลประทาน ก่อนและหลังมรสุม จังหวัดนราธิวาส ระยะทางประมาณ ๓.๓๐๐ กิโลเมตร

๒.๘ งานสำรวจความลึกร่องน้ำเศรษฐกิจ เพื่อศึกษาความเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุน สพบ. ประกอบการวางแผนขุดลอกให้ได้ความลึก ๙.๐๐ เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด ระยะทางประมาณ ๔.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๙ งานสำรวจทางอุทกวิทยา

- ๑) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคกลาง
- ๒) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคตะวันออก
- ๓) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก
- ๔) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก
- ๕) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำนราธิวาส
- ๖) งานสำรวจอุทกวิทยาและงานซ่อมบำรุงเร่งด่วน

๒.๑๐ ครุภัณฑ์ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

- เครื่องหาค่าพิกัดด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด สำหรับงานสำรวจเก็บรายละเอียดภูมิประเทศ กรุงเทพมหานคร ๕ ชุด วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (งบลงทุน) ระยะเวลา ๑๒๐ วัน

แผนการพัฒนากฎหมาย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

สำนักกฎหมาย

๑. เหตุผลความจำเป็น

โดยที่ได้มีการปฏิรูประบบราชการ และมีการปรับปรุงโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพัฒนาศักยภาพการทำงานและปรับวิสัยทัศน์ให้สามารถปฏิบัติราชการให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจและทัศนคติในการปฏิบัติราชการยุคใหม่ มุ่งเน้นการปฏิบัติงานในเชิงรุก โดยถือประโยชน์สูงสุดที่ประเทศและประชาชนจะได้รับเป็นหลัก ในการพัฒนาระบบงานให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยภารกิจหลักคือการดูแลรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเล ตลอดจนการควบคุม ตรวจสอบ ตรวจตรา ดูแลการคมนาคมและขนส่งทางน้ำทั่วทั้งประเทศ ดังนั้น จึงเห็นควรพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓. เป้าหมาย

พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้

๓.๑ งานด้านการพัฒนากฎหมาย

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(๑) ร่างพระราชบัญญัติการทุ้มทิ้งของเสียหรือวัสดุอื่นในทะเล พ.ศ.

(๒) ร่างกฎกระทรวงกำหนดสิ่งของหรือของเสียอื่นเป็นขยะ พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๓) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.

(๔) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

(๕) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

(๖) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการติดตั้งเครื่องวิทยุคมนาคม ระบบสำแดงข้อมูลอัตโนมัติ และเครื่องรับ - ส่งวิทยุคมนาคมในกิจการเคลื่อนที่ทางทะเล ในการออกไปสำคัญรับรอง การตรวจเรือเพื่อออกใบอนุญาตให้ใช้เรือ พ.ศ.

(๗) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับเรือลำเลียง และเรือลากจูง ในเขตพื้นที่ควบคุมการเดินเรือ พ.ศ.

(๘) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือ ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา พ.ศ.

(๙) ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการอนุญาตให้เรือของ

บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา ๔๗ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยพุทธศักราช ๒๔๘๑

(๑๐) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อขอออกใบอนุญาตใช้เรือชั่วคราวกรณีเรือยังไม่เคยรับใบอนุญาตใช้เรือเพื่อใช้เป็นหนังสือสำคัญคุ้มครองการทดลองใช้เรือ พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์แบบบรรจุหีบห่อ พลูโตเนียมและกากกัมมันตภาพรังสีระดับสูง พ.ศ.

(๑๒) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองการยอมรับอุปกรณ์บนเรือ พ.ศ.

(๑๓) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือความเร็วสูง พ.ศ.

(๑๔) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ พ.ศ.

(๑๕) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยลักษณะโครงสร้างและความทรงตัวเรือของเรือบรรทุกคนโดยสารที่เดินเรือภายในประเทศ พ.ศ.

ร่างกฎหมายของกรมเจ้าท่าที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

(๑๖) ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณค่าเสียหายของสิ่งแวดล้อม พ.ศ.

(๑๗) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการอนุญาตให้มีหรือวางทุ่นหรือเครื่องสำหรับผูกจอดเรือ พ.ศ.

(๑๘) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง วิธีการและแบบในการจัดทำป้ายประกาศ แผนการจัดการขยะบนที่กจัดการขยะในเรือและแท่น และภาษาที่ใช้

(๑๙) ร่างกฎกระทรวง กำหนดแบบใบอนุญาตใช้เรือ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับและการออกใบอนุญาตใช้เรือ และการขอต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ.

(๒๐) ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ.

(๒๑) ร่างกฎกระทรวงกำหนดการโฆษณาเกี่ยวกับเรือไทย และกำหนดค่าธรรมเนียมเรือไทย พ.ศ.

(๒๒) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกใบสำคัญรับรองสำหรับเรือบรรทุกบุคลากรทางอุตสาหกรรม พ.ศ.

(๒๓) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ แบบคำขอ และรายการเอกสารหลักฐานประกอบสำหรับการยื่นคำขอขึ้นบัญชีผู้ให้บริการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย

(๒๔) ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทิ้งขยะอื่น พ.ศ.

(๒๕) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ พ.ศ.

(๒๖) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปนเปื้อน พ.ศ.

(๒๗) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล สำหรับการตรวจเรือที่ใช้แก๊สหรือเชื้อเพลิงที่มีจุดวาบไฟต่ำ (ครั้งที่ ๒)

(๒๘) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การอธิบายความในแนวทางเดียวกันของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ บทที่ II-2 ข้อบังคับที่ ๙ และข้อบังคับที่ ๑๓ (Unified Interpretations of SOLAS Regulations II-2/9 and 13)

(๒๙) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการตรวจเรือ ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญ รับรองระหว่างประเทศสำหรับเรือบรรทุกทุกแก๊สเหลวในระวาง พ.ศ. ๒๕๖๖ (ครั้งที่ ๒)

(๓๐) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง แนวทางในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินสำหรับเรือบรรทุกสินค้า อันตราย (ฉบับที่ ๒)

(๓๑) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การนำตราสารที่ไม่ใช่ภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการตรวจเรือ ตามโปรแกรมเสริมระหว่างที่ทำการตรวจเรือบรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุก น้ำมัน มาใช้เป็นแนวปฏิบัติ (ฉบับที่ ๒)

(๓๒) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง แนวปฏิบัติสำหรับการบำรุงรักษาและการซ่อมแซมสารเคลือบ ป้องกัน (Guideline for Maintenance and Repair for Protective Coatings)

(๓๓) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง ข้อแก้ไขเพิ่มเติมของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัย แห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ บทที่ II-1 ว่าด้วยการต่อเรือ - โครงสร้าง การแบ่งระวางและความทรงตัว การติดตั้ง เครื่องจักรและไฟฟ้า (CHAPTER II-1 CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS)

(๓๔) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง ตราสารที่ไม่ใช่ภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Non-Mandatory Instruments) ที่เกี่ยวข้องกัมาตรฐานอุปกรณ์และการทำงาน (Performance Standards) เพิ่มเติมครั้งที่...

(๓๕) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การดำเนินการต่อสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ทางน้ำ ระหว่างประเทศ

(๓๖) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การนำหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยความปลอดภัยของบุคลากรอุตสาหกรรม บนเรือ (IP Code) และหลักปฏิบัติในการประสานงานขอใบรับรองความปลอดภัย SOLAS

(๓๗) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การทดสอบการทำงาน การซ่อมบำรุง และการซ่อมแซมเรือซูชีพ เรือช่วยชีวิต เครื่องหย่อนเรือและอุปกรณ์ปลดเรือ

(๓๘) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง การดำเนินการเกี่ยวกับอุปกรณ์บนเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(๓๙) ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าตอบแทนรายปีสำหรับผู้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใด ล่วงล้ำลำแม่น้ำ (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

(๔๐) ร่างระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการสอบความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.

(๔๑) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง กำหนดประเภทเรือที่ต้องผ่านการอบรมและต้องถือประกาศนียบัตร รับรองตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า เกี่ยวกับการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือและ ผู้ปฏิบัติงานในเรือบรรทุกโดยสารเดินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๗

(๔๒) ร่างประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองสถานศึกษา ฝึกอบรม การรับรองหลักสูตรแบบประกาศนียบัตรฝึกอบรม และแบบการรายงานผลการฝึกอบรมของหลักสูตร

(๔๓) ร่างคำสั่งกรมเจ้าท่า เรื่อง กำหนดแนวทางในการดำเนินการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นดังกล่าว

๓.๒ งานด้านอนุสัญญาต่าง ๆ

(๑) อนุสัญญาที่อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี

- พิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (London Protocol 1996) รัฐสภาเห็นชอบให้เข้าเป็นภาคีแล้ว
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาและตะกอนจากเรือ ค.ศ. ๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ที่แก้ไขปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) ภาคผนวก ๓ ว่าด้วยข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในรูปแบบหีบห่อ และภาคผนวก ๔ ว่าด้วยข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสิ่งปนเปื้อนบนเรือ

(๒) งานด้านความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งทางทะเลที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ รวม ๑๓ ประเทศ

- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ญี่ปุ่น
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – โรมาเนีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ไชปรัส
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินโดนีเซีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – กรีซ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินเดีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – บังคลาเทศ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ลัตเวีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิตาลี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิหร่าน
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ตุรกี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – มองโกเลีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อียิปต์
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ซาอุดีอาระเบีย

(๓) ร่างข้อตกลงทวิภาคีเพื่อรับรองประกาศนียบัตรตามข้อ I/10 ของอนุสัญญา STCW

(๔) ร่างความตกลงการเดินเรือชายฝั่ง (๓ ฝ่าย) ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม

(๕) ร่างความตกลงอาเซียน

- ร่างความตกลงอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเล
- ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางทะเลระหว่างอาเซียน – อินเดีย

(๖) ร่างความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับสหภาพยุโรป

๔. วิธีดำเนินการ

ดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนทางกฎหมาย

๕. ระยะเวลา

ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๖. วงเงินโครงการ งบประมาณ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีความสอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ความคืบหน้าในการดำเนินการตามกระบวนการออกกฎหมาย

แผนการตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘

กลุ่มตรวจสอบภายใน

๑. หลักการและเหตุผล

ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๗ (๑) ให้กลุ่มตรวจสอบภายในกำหนดเป้าหมาย ทิศทาง ภารกิจงานตรวจสอบภายใน เพื่อสนับสนุนการบริหารงานและการดำเนินงานด้านต่างๆ ของหน่วยงานของรัฐ โดยให้สอดคล้องกับนโยบายของหน่วยงานของรัฐ โดยคำนึงถึงการกำกับดูแลที่ดี ความมีประสิทธิภาพของกิจกรรมการบริหารความเสี่ยงและความเพียงพอของการควบคุมภายในของหน่วยงานของรัฐ ด้วย (๓) จัดให้มีการประกันและปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายในทั้งภายในและภายนอกตามรูปแบบ และวิธีการที่กรมบัญชีกลางกำหนด (๔) กำหนดให้จัดทำและเสนอแผนการตรวจสอบประจำปีต่ออธิบดี เพื่อพิจารณาอนุมัติภายในเดือนสุดท้ายของปีงบประมาณ และตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ ส่วนที่ ๒ มาตรฐานด้านการปฏิบัติงาน กำหนดให้หน่วยตรวจสอบภายในมีหน้าที่ ความรับผิดชอบเสนอแผนการตรวจสอบประจำปีต่อหัวหน้าส่วนราชการพิจารณาอนุมัติภายในเดือนกันยายน นั้น

กลุ่มตรวจสอบภายในได้ประเมินความเสี่ยงระดับหน่วยงาน โดยระบุปัจจัยเสี่ยงและเกณฑ์ความเสี่ยง ที่ใช้ในการประเมินความเสี่ยงกับหน่วยรับตรวจ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ (S) ด้านการเงิน (F) ด้านการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ (C) ด้านการดำเนินงาน (O) และด้านการบริหารความรู้ (K) และนำผลการประเมินความเสี่ยงมาจัดลำดับความเสี่ยง เพื่อวางแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ พร้อมประมาณการใช้จ่ายเงินงบประมาณและกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ให้สอดคล้องกับอัตรากำลังที่มีอยู่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ และหลักเกณฑ์การประเมินการประกันและการปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐจากภายนอกองค์กร

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลทางการเงิน การบัญชี มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ ทันท่วงทีและผู้บริหารสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจได้

๒. เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจ มีความถูกต้องเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กรมเจ้าท่ากำหนด

๓. เพื่อสอบทานระบบการควบคุมภายในและการปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจว่ามีอย่างเหมาะสม และเพียงพอหรือไม่

๔. เพื่อติดตามและประเมินผลการบริหารงานและการดำเนินงาน ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะหรือแนวทางการปรับปรุงแก้ไขการบริหารงาน และการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและเป้าหมายที่กำหนด

๕. เพื่อให้หัวหน้าส่วนราชการได้ทราบปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัด และสามารถพิจารณาสั่งการให้มีการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว และทันเหตุการณ์

๓. ขอบเขตการตรวจสอบ

ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลตัวเลขทางการเงิน ประเมินความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานสังกัดกรมเจ้าท่า ดังนี้

๔. หน่วยงานที่ตรวจสอบ

๑. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย
๒. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพิษณุโลก
๓. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาลพบุรี

๔. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาประจวบคีรีขันธ์
๕. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเพชรบุรี
๖. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสตูล
๗. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระนอง
๘. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรปราการ
๙. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาหนองคาย
๑๐. ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี
๑๑. สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ ขอนแก่น
๑๒. ติดตามการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภค (๔ ครั้ง/ปี)
๑๓. ตรวจสอบการเบิกจ่ายเงินสวัสดิการกรมเจ้าท่า ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๕. เรื่องที่ตรวจสอบตามภารกิจ มีดังนี้

๑. งานบริการให้ความเชื่อมั่น (Assurance Services) หมายถึง การตรวจสอบหลักฐานต่าง ๆ อย่างเที่ยงธรรม เพื่อให้ได้มาซึ่งการประเมินผลอย่างเป็นอิสระในกระบวนการกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมของหน่วยรับตรวจ ว่าสามารถดำเนินการได้บรรลุผลตามเป้าหมาย มีประสิทธิภาพประสิทธิผล และคุ้มค่า โดยกระทรวงการคลังได้กำหนดประเภทการตรวจสอบไว้ ๔ ด้าน (หนังสือที่ กค ๐๔๐๙.๒/ว๖๑๔ ลงวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ เรื่อง การกำหนดประเภทของงานตรวจสอบภายใน) ดังนี้

๑.๑ การตรวจสอบการเงิน (Financial Audit) หมายถึง การตรวจสอบความถูกต้องความครบถ้วน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลการเงิน และรายงานการเงิน ตรวจสอบการปฏิบัติตามเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านบัญชีภาครัฐ นโยบายการบัญชี กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ประกาศที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประเมินความเสี่ยง ระบบการควบคุมภายใน และความเป็นไปได้ที่จะเกิดข้อผิดพลาดและการทุจริตด้านการเงินการบัญชี

๑.๒ การตรวจสอบ การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ (Compliance Audit) หมายถึง การตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ประกาศ มติคณะรัฐมนตรี รวมถึงมาตรฐาน แนวปฏิบัติ และนโยบายที่กำหนดไว้

๑.๓ การตรวจสอบการดำเนินงาน (Performance Audit) หมายถึง การตรวจสอบความประหยัด ความสำเร็จ ประสิทธิภาพ และความคุ้มค่าของกิจกรรมที่ตรวจสอบ เช่น

- การให้บริการประชาชนตามภารกิจของกรมเจ้าท่า ได้แก่ การออกใบอนุญาตใช้เรือ, การออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ, ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ การออกหนังสือสำคัญประจำตัวคนประจำเรือ และการปฏิบัติงานชุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ เป็นต้น

- ติดตามการใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภคทุกหน่วยเบิกจ่าย (รายไตรมาส) เพื่อให้เป็นไปตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๒๗๕ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๐

- ตรวจสอบการเบิกจ่ายเงินสวัสดิการกรมเจ้าท่า ตามระเบียบคณะกรรมการสวัสดิการกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการจัดสวัสดิการภายในกรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๒

๑.๔ การตรวจสอบอื่น ๆ หมายถึง การตรวจสอบอื่นนอกเหนือจาก ข้อ ๑.๑ - ๑.๓ เช่น ตรวจสอบการบริหารงาน การตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยของเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการประเมินความเสี่ยงและการควบคุมภายในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการตรวจสอบพิเศษ (การตรวจสอบตามที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ) เป็นต้น

๒. งานบริการให้คำปรึกษา (Consulting Services) ปฏิบัติงานให้คำปรึกษาแนะนำ ให้ความเห็นเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับระบบการควบคุมภายในแก่หน่วยรับตรวจและผู้เกี่ยวข้อง โดยเปิดช่องทางให้บริการทางไลน์กลุ่มConsult@Audit.MD โทรศัพท์สำนักงาน ๐-๒๒๓๓-๑๓๑๑-๘ ต่อ ๙๗๐๙ และการประชุม (เปิดและปิดตรวจ)

๖. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๗. งบประมาณที่ใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบ งบประจำ

๘. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อพัฒนางานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ
๒. สร้างความโปร่งใสและตรวจสอบได้ให้กับกิจกรรมของหน่วยรับตรวจให้มีประสิทธิภาพ
๓. เป็นเครื่องมือควบคุมการปฏิบัติงานของกลุ่มตรวจสอบภายในและลดความซ้ำซ้อนของการปฏิบัติงานกับผู้ตรวจสอบภายนอก (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน)

๙. ตัวชี้วัดผลสำเร็จ

๑. ร้อยละ ๑๐๐ ของการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ
๒. ร้อยละความสำเร็จของรายงานผลการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี ภายในระยะเวลาที่กำหนด

แผนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙														
กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม														
เรื่องที่ตรวจสอบ	ต.ค.-๖๘	พ.ย.-๖๘	ธ.ค.-๖๘	ม.ค.-๖๙	ก.พ.-๖๙	มี.ค.-๖๙	เม.ย.-๖๙	พ.ค.-๖๙	มิ.ย.-๖๙	ก.ค.-๖๙	ส.ค.-๖๙	ก.ย.-๖๙	วัน/คน	ผู้รับผิดชอบ
๑. ตรวจสอบทางการเงิน (Financial Auditing) การปฏิบัติตามระเบียบ(Compliance Auditing) การปฏิบัติงาน (Operation Auditing)														
๑.๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย													๒๐/๕	๑. - วัง - (หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน)
๑.๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพิษณุโลก													๒๐/๕	๒. นางสาวกุลภัส จินตะกัน (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาลพบุรี													๒๐/๕	๓. นางสาวนพพรษ รัตนกิจจานนท์ (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๔ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาประจวบคีรีขันธ์													๒๐/๕	๔. นางสาวพันธ์ทิพย์ กู้ตระกูลพัฒนา (นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ)
๑.๕ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเพชรบุรี													๒๐/๕	๕. นางสาวพนิดา สุภาพอาภรณ์ (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๖ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสตูล													๒๐/๕	
๑.๗ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระนอง													๒๐/๕	
๑.๘ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสุมทราการ													๒๐/๕	
๑.๙ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาหนองคาย													๒๐/๕	
๑.๑๐ ศูนย์ฝึกพณิชยน์าวี													๒๐/๕	
๑.๑๑ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘													๒๐/๕	
๒. ตรวจสอบการดำเนินงาน (Performance Auditing)														
๒.๑ ติดตามการใช้จ่ายค่าธารณูปโภค กรมเจ้าท่า													๒๐/๕	
๒.๒ ตรวจสอบการเบิกจ่ายเงินสวัสดิการกรมเจ้าท่า													๒๐/๕	
๓. กิจกรรมให้คำปรึกษาด้านกฎระเบียบ	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	UNLIMITED	๕ คน	
๔. พัฒนาศักยภาพของกลุ่มตรวจสอบภายใน													๕ คน	(๑๘ ชม./คน/ปี)
หมายเหตุ รายการข้างต้นอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป หรืออาจมีการตรวจสอบพิเศษตามคำขอ หรือ คำสั่ง อจท.มอบหมาย														

แผนการปฏิบัติงานของกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

ลำดับ	รายการ	๒๕๖๘			๒๕๖๙								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
การดำเนินการประเมินคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ (PMQA ๔.๐)													
๑	จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการสมัครขอรับรางวัลเลิศรัฐ ประเภทรางวัลคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ สาขา PMQA ๔.๐ โดยใช้แบบฟอร์มการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ ๔.๐ (รอบ KPI)												
๒	จัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์กร (Organization Profile : OP) (ประชุมร่วมกันจัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์กร)												
๓	จัดทำแผนพัฒนาองค์การตามเกณฑ์ PMQA ๔.๐												
๔	ดำเนินการสมัครขอรับประเภทรางวัลคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ สาขา PMQA ๔.๐ (หมายเหตุ รอบรางวัล ม.ค. และรอบตัวชี้วัด ก.ค.)												
๕	การดำเนินการและติดตามแผนพัฒนาองค์การฯ (ประชุมคณะกรรมการ PMQA)												
การดำเนินการสมัครขอรับรางวัลเลิศรัฐ													
๖	รับฟังเกณฑ์การประเมินรางวัลเลิศรัฐ และคัดเลือกแผนงาน/โครงการเพื่อสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ												
๗	การดำเนินการสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ												
การถ่ายทอดตัวชี้วัดกรมลงสู่สำนัก/กอง													
๘	การจัดทำรายละเอียดตัวชี้วัดประจำปี ๒๕๗๐ (มิ.ย. - ก.ย.)												
๙	การถ่ายทอดตัวชี้วัดประจำปี ๒๕๖๙ (พ.ย. และ เม.ย.)												
๑๐	การติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ประจำปี ๒๕๖๙ (ตัวชี้วัดเงินเดือน)												

ลำดับ	รายการ	๒๕๖๘			๒๕๖๙								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๑๑	การติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ประจำปี ๒๕๖๙ (การรายงาน E-SAR รอบ ๖ เดือนเป็นการติดตามผลและรายงานให้ ส.ก.พ.ร. รอบ ๑๒ เดือน)						▼						▼
๑๒	การขอปรับเปลี่ยนรายละเอียดตัวชี้วัดฯ (รอบ ๖ เดือน ภายใน ก.พ. และรอบ ๑๒ ภายใน ก.ค.)					▼					▼		
การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร													
๑๓	การดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้าง เป็นต้น	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
การดำเนินการควบคุมภายใน													
๑๔	การดำเนินจัดทำแบบ ปค. ๑ ปค. ๔ และปค. ๕ (พ.ย. - ธ.ค.)												
๑๕	การติดตามเรื่องการควบคุมภายใน				---	---	---	---	---	---	---	---	---
Government Easy Contact Center : GECC													
๑๖	การเตรียมตรวจประเมินศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) - ดำเนินการสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้รับบริการกรมเจ้าท่า ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ (ก.ย. ๖๙) - สรุปผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้รับบริการกรมเจ้าท่า ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ (ต.ค.) - จัดทำแนวทางการพัฒนาศูนย์ราชการสะดวกของกรมเจ้าท่า เพื่อให้สามารถส่งสมัครขอรับการรับรองศูนย์ราชการสะดวก GECC ในปี พ.ศ. ๒๕๖๙ และแจ้งเวียนหน่วยงานให้ใช้แนวทางดังกล่าว เพื่อปรับปรุง/พัฒนา												

ลำดับ	รายการ	๒๕๖๘			๒๕๖๙								
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
	- ดำเนินการติดตามผลการปรับปรุง/พัฒนาศูนย์ราชการสะดวกของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่า ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ (หมายเหตุ หน่วยงานที่สมัครดำเนินการปรับปรุงภายใน พ.ย. - ธ.ค.) - ชี้แจงเกณฑ์การประเมินและสมัครเพื่อขอรับการประเมินศูนย์ราชการสะดวก (ธ.ค. - ก.พ.)												
การดำเนินการตามพ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกฯ /พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์													
๑๗	การดำเนินการสำรวจ Regulatory Guillotine ของปี ๒๕๖๗ (ต.ค. - พ.ย.)												
๑๘	ดำเนินการปรับปรุงตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกฯ และ พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น แจ้งให้ทราบเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติ การสอบถามแนวทางการปฏิบัติ เป็นต้น (ม.ค. - ก.พ.)												

แผนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

๑. เหตุผลความจำเป็น

ในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการ และการปฏิบัติงานของบุคลากรของกรมเจ้าท่า ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมเจ้าท่า มีภารกิจหน้าที่หลักในการดูแล บริหารจัดการ บำรุงรักษา ระบบงานต่างๆ ที่ใช้ภายในกรมฯ ได้แก่ ระบบอินเทอร์เน็ต/อินทราเน็ต ระบบทะเบียนเรือ ระบบคนประจำเรือ ระบบประกาศนียบัตร ระบบตรวจเรือ ระบบตรวจการขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบสิ่งล่องลำนํ้า ระบบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระบบใบเสร็จรับเงิน ระบบศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ระบบสารบรรณ อิเล็กทรอนิกส์ ระบบ Single Window @ Marine Department (SW@MD) ระบบสารสนเทศในการออกใบอนุญาตให้ทำการงานในเรือประมง ตามมาตรา ๒๘๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ (ระบบ Single Window & 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 มีความมั่นคงปลอดภัย

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. การดำเนินงาน

๖.๑ งานวางแผนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

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

- ดำเนินการตามแผนพัฒนาด้านดิจิทัล กรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทั้งภาครัฐและประชาชน สามารถเชื่อมโยงการบริการข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาการบริการ รวมถึงการปรับปรุงระบบสารสนเทศระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ของกรมเจ้าท่า

๖.๒ งานพัฒนาและจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

- จัดทำคำของบประมาณโครงการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย ประจำปีงบประมาณ
- ดำเนินการจัดทำข้อกำหนดโครงการ คุณลักษณะเฉพาะนำเสนอกรมฯ เพื่อจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการโครงการ

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 แนะนำการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ 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 และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะในการจัดการระบบเครือข่ายสื่อสารเพื่อให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จัดหามีมาตรฐานเหมาะสมกับการใช้งาน

๖.๖ งานรักษาความปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- กำหนดมาตรฐาน และมาตรการเพื่อความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของกรมเจ้าท่า
- ปรับปรุง ดูแล รักษาความปลอดภัย จัดเก็บ สำรอง กู้คืนข้อมูล เพื่อสนับสนุนการใช้ประโยชน์ข้อมูล และป้องกันการสูญหายของข้อมูล
- ดูแล บำรุงรักษา ตรวจสอบการทำงาน แก้ไขปัญหาการใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ป้องกันการบุกรุกจากภายนอก (Fire wall), อุปกรณ์ป้องกันไวรัส สแปมเมล์ (Antivirus Gateway), อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ในการอนุญาตการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต (Proxy และ DNS เป็นต้น)

- การดูแล บำรุงรักษา ป้องกันและรักษาความปลอดภัย ให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์ลูกข่ายที่นำมาเชื่อมต่อในระบบเครือข่ายภายในของกรม เช่น การติดตั้งปรับแต่งระบบปฏิบัติการให้มีความมั่นคงต่อการบุกรุกโจมตีในรูปแบบต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมป้องกันไวรัส มัลแวร์ สปายแวร์ 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 ๒๕๖๙ ได้ดำเนินโครงการบำรุงรักษาระบบคอมพิวเตอร์หรือระบบสารสนเทศ ดังนี้

- งานค่าจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่าย และระบบรักษาความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ (๘.๐๐๐๐ ล้านบาท)

- งานจ้างบำรุงรักษาระบบ Single Window ๔ Fishing Fleet (SW๔FF) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ (๒.๕๓๕๓ ล้านบาท)

- งานจ้างบำรุงรักษาระบบ Single Window @ Marine Department (SW@MD) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ (๒.๐๐๐๐ ล้านบาท)

- งานจ้างบำรุงรักษาระบบบริหารจัดการทรัพยากรสารสนเทศ กรมเจ้าท่า (Application Centric Automation) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ (๒.๐๐๐๐ ล้านบาท)

- งานจ้างบริการเฝ้าระวังภัยคุกคาม ความเกี่ยวข้องของเหตุการณ์ และตอบสนองต่อเหตุภัยคุกคามทางไซเบอร์ และเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ (๓.๓๔๐๗ ล้านบาท)

และได้รับงบประมาณ ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ดังนี้

- โครงการปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่งล้ำลำน้ำ และพัฒนาระบบการให้บริการข้อมูล ภูมิสารสนเทศกลาง (MD GIS Portal) ๑ โครงการ (๙๗.๕๐๐๐ ล้านบาท)

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๗.๑ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายสามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๒ บุคลากรมีความรู้ ความสามารถในระบบไอซีที สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๓ มีระเบียบควบคุมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

สามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน

แผนการดำเนินการจัดทำรายงานสถิติการขนส่งทางน้ำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อยกระดับบริการประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง ในการกำหนดนโยบายในการดำเนินงานให้เป็นไปตามภารกิจ ดังนั้น ข้อมูลสถิติถือเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ใช้เป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารเพื่อการสนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่า อาทิ

๑) การจัดทำแผนและนโยบายเชิงข้อมูล การกำหนดเป้าหมาย และทิศทางของการพัฒนา การขนส่งทางน้ำ และกิจการพาณิชย์นาวี กำหนดหรือวางนโยบายเกี่ยวกับงบประมาณแผ่นดิน ข้อมูลสถิติเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนดนโยบาย และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ สามารถใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า เพื่อให้หน่วยงานสามารถกำหนดนโยบายหรือแผนงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับภาวะที่เปลี่ยนแปลงไป

๒) การติดตามและประเมินผลโครงการ ซึ่งอาจเป็นแผนระยะสั้นหรือระยะยาว เพื่อให้มีการตรวจสอบและติดตามความก้าวหน้าของโครงการ และผู้บริหาร สามารถนำไปแก้ไขปรับปรุงแผนการดำเนินงานได้อย่างถูกต้องและทันเวลา หรือเพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ สำหรับการวางแผนโครงการอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

๓) การใช้สถิติเพื่อสะท้อนประสิทธิผล เมื่อการดำเนินงานตามแผนงาน / โครงการพัฒนาได้เสร็จสิ้นลงแล้ว จำเป็นต้องมีการประเมินผลหรือวัดผลการพัฒนาว่าได้ผลตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้เพียงไร จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสถิติเป็นเครื่องมือที่ชี้บอก ความสำเร็จหรือประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการพัฒนา

๒. วัตถุประสงค์

ด้านสถิติการขนส่ง

๑. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ และสถิติการขนส่งสินค้าในพื้นที่ร่องน้ำเศรษฐกิจที่สำคัญ

๒. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ

๓. เพื่อจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือและเขื่อนที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง

๔. เพื่อจัดทำระยะทางการและเส้นทางขนส่งสินค้าทางน้ำ

ด้านความพึงพอใจและความคิดเห็น

๕. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ ทั้ง ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากร ด้านกระบวนการขั้นตอนการให้บริการ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

๖. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการใช้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร สอบถามปัญหา ความคิดเห็นรวมถึงข้อเสนอแนะในการใช้บริการ และความต้องการของประชาชนในการใช้บริการของเรือโดยสาร

๗. เพื่อสำรวจและสรุปข้อคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงาน และผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า เพื่อสร้างผู้นำต้นแบบด้านคุณธรรม และจรรยาข้าราชการ

ด้านการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูล

๘. เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูลสถิติ ให้มีความเหมาะสม ถูกต้อง ครบถ้วน โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการ

๙. เพื่อวิเคราะห์ สรุปข้อมูลที่สำคัญต่อการนำไปใช้ประกอบการพิจารณาวางแผนนโยบาย ปรับปรุง หรือ ตัดสินใจในการดำเนินการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี

๓. เป้าหมาย จัดทำรายงานข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ แล้วเสร็จภายในกำหนด

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๕. วงเงินงบประมาณ งบประมาณ

๖. ผลการดำเนินงาน

๖.๑ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ

๖.๑.๑ รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก

๖.๑.๒ รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล

๖.๑.๓ รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำในพื้นที่ร่องน้ำเศรษฐกิจที่สำคัญ

๖.๒ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ

๖.๒.๑ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

๖.๒.๒ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ

๖.๒.๓ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟาก

๖.๒.๔ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือไฟฟ้า

๖.๒.๕ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสาร/ท้องเที่ยว

๖.๓ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ

๖.๓.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนกลาง

๖.๓.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนภูมิภาค

๖.๓.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ตรวจตราการเดินทางเรือ

๖.๔ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร

๖.๔.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

๖.๔.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือยนต์ข้ามฟาก

๖.๔.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือโดยสารคลองแสนแสบ

๖.๔.๔ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขต กรุงเทพฯ และปริมณฑล

๖.๕ การจัดทำรายงานสำรวจความคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงาน และผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า

๖.๖ การจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง

๖.๖.๑ รายงานท่าเทียบเรือและเขื่อนที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๖.๖.๒ รายงานท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ ถึง จังหวัดปทุมธานี

๖.๖.๓ รายงานข้อมูลท่าเรือและพิภัก

๖.๗ การจัดทำรายงานระยะทางและเส้นทางการขนส่งสินค้าทางน้ำ

๖.๘ การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกรมเจ้าท่า อยู่ในรูป Dashboard

๖.๙ การปรับปรุงและพัฒนาระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog)

๖.๑๐ โครงการสำมะโนท่าเทียบเรือโดยสารจังหวัดสมุทรปราการ ถึง จังหวัดปทุมธานี

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๗.๑ ด้านนโยบายและแผนงาน

- สามารถนำข้อมูลไปใช้ กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือใหม่ เส้นทางเดินเรือ ปริมาณการขุดลอกที่เหมาะสม
- สนับสนุนการกำหนดงบประมาณ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละปีงบประมาณ

๗.๒ ด้านการให้บริการประชาชน

- ข้อมูลความพึงพอใจและข้อเสนอแนะจะสะท้อน ความต้องการของผู้ใช้บริการจริง ซึ่งสามารถนำไปปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ เช่น ปรับเวลาเดินเรือ เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ฯลฯ

๗.๓ ด้านธรรมาภิบาล

- การวัดความคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชาเป็นการส่งเสริม วัฒนธรรมองค์กรด้านคุณธรรม และความโปร่งใสในการบริหาร

๗.๔ ด้านวิชาการและการวิเคราะห์ข้อมูล

- การจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบ Dashboard และ Data Catalog จะช่วยให้หน่วยงานสามารถใช้วิเคราะห์ข้อมูลในอนาคตได้ง่ายขึ้น
- สนับสนุนการวิจัย การประเมินผลโครงการ และการตัดสินใจเชิงนโยบายที่แม่นยำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

การสำรวจและจัดทำรายงานรายงานข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ มีตัวชี้วัดความสำเร็จจำแนกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านผลผลิต ด้านคุณภาพ ด้านเวลา และด้านการนำไปใช้ประโยชน์ แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด

งานติดตามผลการดำเนินงานโครงการที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙

กลุ่มนโยบายและแผนงาน สำนักแผนงาน

๑. สารสำคัญโดยสรุป

ตามที่กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารงานและส่งเสริมการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันได้แก่ การเดินเรือ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือพาหนะทางน้ำอื่นทุกประเภท การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง หรือเส้นทางน้ำ ให้สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมารวมกันเป็นทางสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ และ ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้งยังมีหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ของประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เรือสามารถสัญจรได้โดยสะดวก และปลอดภัยแล้วยังช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์และช่วยให้การระบายน้ำเป็นไปด้วยดี อันเป็นการช่วย บรรเทาปัญหาอุทกภัยได้อีกทางหนึ่ง ตลอดจนการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น และเขื่อนป้องกันตลิ่ง การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องลำนํ้า และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้น ให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และมีความเชื่อมโยงอันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการ แข่งขันด้านการค้าและบริการ และทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น ก่อสร้าง ท่าเทียบเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอก ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น ก่อสร้างเขื่อน ป้องกันตลิ่ง และการวางเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ เป็นต้น ซึ่งระหว่างการพัฒนาโครงการกรมฯ ได้มีการติดตามความก้าวหน้าโครงการเป็นประจำทุกเดือน รายงานผลการดำเนินโครงการสำคัญตาม นโยบายรัฐบาล โครงการภายใต้แผนงานต่าง ๆ เช่น แผนงานบูรณาการ รวมถึงการประชุมเร่งรัดติดตาม ผลการเบิกจ่ายงบประมาณในโครงการนั้น และการรายงานผลงานลงระบบต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เช่น ระบบ eMENSCR ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ระบบ EvMIS ของสำนักงบประมาณ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิผลของโครงการพัฒนาของกรมฯ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำเป็นต้อง มีการลงพื้นที่เพื่อติดตามผลการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางน้ำของกรมฯ ที่ได้ดำเนินการ แล้วเสร็จประกอบการพิจารณาพัฒนางานต่างๆ ที่จะดำเนินงานในอนาคตต่อไป จึงได้กำหนดให้มีการติดตามผล การดำเนินงานของท่าเรือ เขื่อนฯ และอื่นๆ ตามหลักวงจรการบริหารงานคุณภาพ PDCA (Plan-Do-Check-Act) เพื่อนำมาเป็นข้อมูลผลลัพธ์จากการลงพื้นที่โครงการจริงประกอบการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานโครงการที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จ เช่น การบริหาร ท่าเรือและเขื่อนฯ สภาพโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการ วางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๓. เป้าหมาย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๙ จะดำเนินการติดตามผลโครงการสำคัญที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จ

๔. วิธีดำเนินการ

ติดตามผลการดำเนินงานของโครงการ เช่น ท่าเรือ เชื้อขนฯ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการบริหารท/ดูแล ตามหลักวงจรการบริหารงานคุณภาพ PDCA (Plan-Do-Check-Act) เป็นกรอบดำเนินงาน หลังจากที่ได้มีการดำเนินการตามขั้นตอนของการวางแผน (Plan : P) ปฏิบัติตามแผน (Do : D) แล้วเสร็จ โดยในการดำเนินการของ สผง. จะดำเนินการในขั้นตอนการติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงาน (C : Check) และการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานตามผลการตรวจสอบ (Act : A) โดยการออกสำรวจพื้นที่โครงการ รวบรวมข้อมูล และสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอผู้บริหารประกอบการพิจารณาเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๙

๖. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมฯ สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้บริการประชาชน ผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ติดตามและประเมินผลโครงการฯ ได้จำนวนตามแผนที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการได้ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงตาม ความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ภาคผนวก ข

แผนงาน/โครงการพัฒนางบประมาณ ๒๕๖๙



แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ค่าปรับปรุงท่าเรือเนกประสงค์บริเวณอำมะขามป้อม ต.กรำ อ.แก่ง จ.ระยอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว														
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ														
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ														
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเรืออำมะขามป้อมให้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง สะดวกและ ปลอดภัยเพื่อการขนส่งสินค้าประมงและท่องเที่ยว														
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ท่าเรืออำมะขามป้อมเดิมกรมประมงก่อสร้างไว้เมื่อปี ๒๕๓๔ ต่อมาได้ยกให้ เทศบาลตำบลสุนทรภู่ ดังกล่าวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับเรือประมงขนาด กลางและเล็ก อีกทั้งมีนักท่องเที่ยวลงเรือที่ท่าเรือเพื่อไปท่องเที่ยวยังเกาะมันใน เกาะมันกลาง และเกาะมันนอก ที่เกาะมันใน เป็นที่ตั้งโครงการพระราชดำริ อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล หน่วยงานที่จะเดินทางไปเกาะดังกล่าวต้องมาใช้เวลาเรือนี้ อย่างเสียไม่ได้ ลักษณะเป็นท่าเรือ คสล. รูปตัวที สะพานท่าเรือขนาด ๓x๑๐๐ ม. หน้าท่าเรือขนาด ๓x๒๑ ม. สภาพชำรุดแตกร้าวเสียหายอย่างมาก กรมเจ้าท่า ได้สั่งปิดท่าเรือไม่ให้ใช้งาน สส. ของ จังหวัดระยองได้ตั้ง กระทุ้งถามในสภาฯ เพื่อให้หน่วยงานเกี่ยวข้องเข้าดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม เทศบาลสุนทรภู่ มีหนังสือขอความอนุเคราะห์กรมเจ้าท่า สำนวญออกแบบและก่อสร้างปรับปรุง ท่าเรือทดแทนท่าเรือเดิมโดยเร่งด่วน เพื่อให้ได้ท่าเรือใหม่ที่มีความเหมาะสม รองรับกิจกรรมประมงและกิจกรรมท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกปลอดภัย														
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรืออำมะขามป้อม ตำบลกรำ อำเภอแก่ง จังหวัดระยอง														
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๘๗,๒๒๒,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>๓,๒๒๒,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>- บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๙,๑๒๗,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๔๘,๓๗๓,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td colspan="2">(ขาดเซียงงบประมาณที่พบไป)</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๘๗,๒๒๒,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๓,๒๒๒,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	- บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๙,๑๒๗,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๔๘,๓๗๓,๐๐๐ บาท	(ขาดเซียงงบประมาณที่พบไป)	
งบประมาณทั้งสิ้น	๘๗,๒๒๒,๔๐๐ บาท														
ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๓,๒๒๒,๔๐๐ บาท														
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	- บาท														
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๙,๑๒๗,๐๐๐ บาท														
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท														
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๔๘,๓๗๓,๐๐๐ บาท														
(ขาดเซียงงบประมาณที่พบไป)															
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน														
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ วงเงิน ๘๓,๘๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ														
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น														

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือเกาะสุกร หมู่ ๔ ต.เกาะสุกร อ.ปะเหลียน จ.ตรัง												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ												
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ												
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือเกาะสุกรให้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง สะดวกและ ปลอดภัยเพื่อการขนส่งสินค้าโดยสารและท่องเที่ยว												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ท่าเรือเกาะสุกร กรมเจ้าท่าก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๓๗ ส่งมอบให้ อบต. เกาะสุกร บริหารท่าเทียบเรือ												
เป้าหมายโครงการ	ท่าเรือมีสภาพสมบูรณ์ รองรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเลระยะทาง ๑๘๙.๕๐ เมตร ท่าเรือกว้าง ๑๐.๕๐ เมตร ยาว ๒๔.๕ เมตร รวมความยาวสะพานและท่าเทียบเรือ ๒๐๐ เมตร สามารถรับน้ำหนักบรรทุกรถยนต์บรรทุก ๔ ล้อ ขนาดไม่เกิน ๔ ตัน สามารถ รับแรงท่าเรือโดยสารไม่เกิน ๓๐ ตันกรอสได้ เป็นท่าเรือสาธารณะหลักที่รองรับ สินค้า ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว จากฝั่งมายังเกาะสุกร ปัจจุบันมีความแออัด คับแคบ ชำรุดทรุดโทรมเป็นอย่างมาก การใช้งานไม่สะดวกปลอดภัย ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังเกาะสุกรประสบความยากลำบาก อบต.เกาะสุกร ได้มีหนังสือที่ ดง ๗๙๑๐๓/๔๔๕ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ขอให้กรมเจ้าท่า เข้าดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน ต่อไป												
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๔๙,๙๙๓,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๖,๙๔๔,๘๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๔,๑๖๒,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๙,๖๙๔,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๙,๑๙๑,๘๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๔๙,๙๙๓,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๖,๙๔๔,๘๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๑๖๒,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๙,๖๙๔,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๙,๑๙๑,๘๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๔๙,๙๙๓,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๖,๙๔๔,๘๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๑๖๒,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๙,๖๙๔,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๙,๑๙๑,๘๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ วงเงิน ๔๙,๙๙๓,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ท่าเรือมีสภาพสมบูรณ์ รองรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ มากขึ้น ๒) ส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ท้องถิ่น ๓) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางน้ำตามนโยบายรัฐบาล ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ												

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือดอนสัก อ.ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ พร้อมรองรับการคมนาคมขนส่ง ทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ท่าเรือดอนสัก อำเภอดอนสัก ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. ๒๕๔๙ รองรับผู้โดยสารนักท่องเที่ยว และสินค้าไปยังเกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า และเกาะนางยวน ปัจจุบันมีสภาพชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งาน เทศบาลเมือง ดอนสักซึ่งเป็นผู้บริหารท่าเรือ ได้มีหนังสือที่ สฎ๕๒๙๐๒/๘๐๖ วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ขอความอนุเคราะห์ให้กรมเจ้าท่าปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือ ดังกล่าว กรมเจ้าท่า ได้พิจารณาแล้วท่าเรือจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม เพื่อให้ท่าเรือใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ										
เป้าหมายโครงการ	ท่าเรือมีสภาพสมบูรณ์ รองรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๖๙,๙๙๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๔,๓๕๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๗,๘๔๓,๗๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๒๓,๗๙๖,๓๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๖๙,๙๙๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๓๕๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๑๗,๘๔๓,๗๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๒๓,๗๙๖,๓๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๖๙,๙๙๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๑๔,๓๕๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๑๗,๘๔๓,๗๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๒๓,๗๙๖,๓๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ วงเงิน ๖๙,๙๙๐,๐๐๐ บาท ปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๒๓ - ๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๗										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ท่าเรือมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมรองรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำอย่าง มีประสิทธิภาพ ๒) ส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ท้องถิ่น ๓) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางน้ำตามนโยบายรัฐบาล										

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าเทียบเรือดอนสัก ระยะที่ ๒ จ.สุราษฎร์ธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมและ สํารวจออกแบบฯ ให้ท่าเรือสามารถรองรับการขนส่งสินค้า และยานพาหนะ ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิชาการ ๒) เพื่อสํารวจออกแบบองค์ประกอบโครงการ ให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนงบประมาณค่าก่อสร้าง รวมทั้งจัดทำ เอกสารประกวดราคาแบบรายละเอียด รายการประกอบแบบ ข้อกำหนดและ เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานขั้นต่อไป ๓) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรุนแรง (EHIA) ๔) เพื่อจัดทำรายงานรัฐร่วมทุนกับเอกชน (PPP)
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าได้ก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์ดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วเสร็จในปี ๒๕๔๙ รองรับเรือขนาดไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส จำนวน ๒ ท่า แต่ปัจจุบัน ประสบปัญหา คือ ความยาวหน้าท่าไม่เพียงพอ ร่องน้ำตื้นจื้น การสัญจรของเรือเข้า-ออก ต้องรอรระดับน้ำขึ้นน้ำลง และไม่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ อย่างมี ประสิทธิภาพ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้รวมตัวกันขอให้ กรมเจ้าท่าพัฒนาปรับปรุง ขยายท่าเรือเนกประสงค์ดอนสัก กรมเจ้าท่าได้ใช้งบเหลือจ่ายปี ๒๕๖๔ ศึกษา ความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการแล้ว ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าโครงการ มีความเหมาะสมในเบื้องต้นที่จะลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือ บทบาทท่าเรือรองรับสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ น้ำมันปาล์ม ยานพาหนะและผู้โดยสาร (RO/RO) เชื่อมโยงกับ EEC คาดการณ์ในปี พ.ศ. ๒๖๐๐ จะมีสินค้าผ่านท่า ๓.๓ ล้านตัน องค์ประกอบท่าเรือสินค้า ๑ ท่า ยาว ๑๕๐ เมตร ลึก -๙.๐ เมตรเทียบกับระดับน้ำทะเลปานกลาง (ม.รทก.) ท่าเรือโรโร ๑ ท่า ยาว ๑๗๕ เมตร ลึก -๙.๐ ม.รทก. ท่าเรื่อน้ำมันปาล์มยาว ๑๒๐ ม. ลึก -๙.๐ ม.รทก. แทงค์บรรจุน้ำมันและท่อขนส่งน้ำมัน รองรับเรือ coastal vessel ขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ DWT กินน้ำลึก ประมาณ ๖-๗ เมตร เงินลงทุนเบื้องต้น ๓ พันล้านบาท

เป้าหมายโครงการ	เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือดอนสักระยะที่ ๒ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และให้เอกชนได้เข้าร่วมลงทุนกับภาครัฐในการพัฒนาโครงการ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๖๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๓๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	เบื้องต้นได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมลงนามในสัญญา
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือดอนสักระยะ ๒ ที่สอดคล้องกับความต้องการ สามารถเทียบท่าได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือเกาะพีพี อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือเกาะพีพี จังหวัดกระบี่ เพื่อให้การโดยสาร ขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำมีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เกาะพีพีเป็นหมู่เกาะกลางทะเลอันดามันของไทย อยู่ในเขตตำบลอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ เป็นส่วนหนึ่งของอุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา- หมู่เกาะพีพี เป็นสถานที่ท่องเที่ยวลำดับต้นๆ ของประเทศที่ชาวต่างชาตินิยม มาเยือน โดยผ่านการใช้ท่าเรือที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการก่อสร้างไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ ลักษณะเป็นสะพาน คสล. ยื่นลงสู่ทะเล มีสองแขนสำหรับให้เรือจอด ขนถ่ายนักท่องเที่ยวและสินค้า รองรับเรือโดยสารประมาณ ๔๐๐-๕๐๐ เที่ยว ต่อวัน คิดเป็นจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ คนต่อปี สร้างรายได้ เข้าสู่ประเทศจำนวนมาก ปัจจุบันท่าเรือมีความชำรุดทรุดโทรมอย่างมากจาก การใช้งานโป๊ะเทียบเรือใช้การไม่ได้ นักท่องเที่ยวเดินพลัดตกน้ำ ส่งผลต่อ ภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อการท่องเที่ยว กระทบต่อประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือ ซึ่งผู้ประกอบการท่องเที่ยวและเรือโดยสารร้องเรียนให้มีการปรับปรุงซ่อมแซม ท่าเรือโดยเร็ว ประกอบกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่กระบี่ ได้มีหนังสือ ที่ กค ๐๓๑๘.๐๑/๑๔๗๐ ลงวันที่ ๑๒ ต.ค. ๖๕ ขอให้กรมเจ้าท่าพิจารณา ตรวจสอบและจัดสรรงบประมาณซ่อมแซมท่าเรือเกาะพีพีโดยเร็ว
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือเกาะพีพี จังหวัดกระบี่
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๙๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๘๘๙,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕๕,๑๑๐,๔๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือบ้านหน้าทอน อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านหน้าทอน อำเภอเกาะสมุย และท่าเรือท่าศาลา อำเภอเกาะพะงัน ให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวกและปลอดภัย ส่งเสริมการ ท่องเที่ยว								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าได้ก่อสร้างท่าเรือบ้านหน้าทอนอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วเสร็จในปี ๒๕๔๙ ปัจจุบันเป็นท่าเรือหลักรองรับเรือเฟอร์รี่ขนส่งผู้โดยสาร สินค้า นักท่องเที่ยว และรถยนต์ เชื่อมโยงระหว่างเกาะสมุยกับแผ่นดิน แต่ปัจจุบัน ประสบปัญหาการชำรุดทรุดโทรม คานและพื้น คสล. ผุกร่อน เสาเหล็กและ ยางกันกระแทกเสื่อมสภาพ ส่งผลกระทบต่อการใช้งานของเรือ โดยสาร และผู้โดยสาร ก่อให้เกิดความไม่สะดวกปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า ได้ส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบท่าเรือบ้านหน้าทอนแล้วเห็นว่ามี ความจำเป็น ต้องเร่งปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือดังกล่าว หากปล่อยทิ้งไว้อาจจะส่งผลต่อ การใช้งาน ความมั่นคงแข็งแรง และเสถียรภาพของท่าเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิด ความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการท่าเรือได้ ทั้งนี้ เมื่อดำเนินการ ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือแล้วเสร็จ จะช่วยยกระดับการบริการขนส่งทางน้ำ ให้มีความสะดวกปลอดภัย ส่งเสริมคุณภาพการขนส่งทางน้ำและภาคธุรกิจ การท่องเที่ยวของเกาะสมุยให้ดียิ่งขึ้นได้								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือบ้านหน้าทอน อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๓๒,๑๑๑,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๓๕,๘๘๘,๘๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๓๒,๑๑๑,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๓๕,๘๘๘,๘๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๓๒,๑๑๑,๒๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๓๕,๘๘๘,๘๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมการท่องเที่ยว								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือและโรงจอดเรือ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาหน้ารัฐสภาไทย แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือและโรงจอดเรือหน้ารัฐสภาไทย ริมน้ำเจ้าพระยา โดยออกแบบให้มีอารยสถาปัตย์สอดคล้องกับอาคารรัฐสภาและเป็นไปตามหลักวิศวกรรม ทั้งนี้รัฐสภามีความพร้อมที่จะส่งมอบพื้นที่ให้กรมเจ้าท่าเข้าสำรวจออกแบบและก่อสร้างก่อนรับมอบไว้ใช้ประโยชน์ตามเจตนารมณ์ต่อไป								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยรัฐสภาขอให้กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเรือและโรงจอดเรือริมน้ำเจ้าพระยาบริเวณรัฐสภาไทยเพื่อรองรับการเดินทางด้วยเรือของสมาชิกสภา ผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา เจ้าหน้าที่รัฐสภา ตลอดจนแขกผู้มีเกียรติ ทั้งในและต่างประเทศที่มาเยี่ยมเยือน โดยจะทำให้การเดินทางมายังอาคารรัฐสภามีทางเลือกใช้โครงข่ายคมนาคมเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการคมนาคมทางน้ำโดยเรือมีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากสามารถลดระยะเวลาการเดินทางมายังรัฐสภาและลดจำนวนรถยนต์ที่มายังอาคารรัฐสภาในวันประชุมต่างๆ ตลอดจนสามารถรองรับการเคลื่อนย้ายบุคลากรต่างๆ กรณีที่เกิดเหตุการณ์ความไม่ปกติทางการเมืองได้อย่างรวดเร็ว								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบและโรงจอดเรือพร้อมโป๊ะหลักและสะพานปรับระดับ ตามแบบรูปและรายการให้แล้วเสร็จภายในกำหนด								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๑๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๖๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๖๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๑๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๖๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เกิดความสะดวกปลอดภัย ๒) ท่าเทียบเรือมีสภาพที่พร้อมใช้งานและความปลอดภัยตลอดเวลา สำหรับการให้บริการขนส่งทางน้ำ								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมศาลาพักผู้โดยสาร บริเวณทะเลบัวแดง บ้านเชียงแหว ต.เชียงแหว อ.กุมภวาปี และบ้านดอนคง ต.อุ่มจาน อ.ประจักษ์ศิลปาคม จ.อุดรธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมศาลาพักผู้โดยสาร บริเวณทะเลหนองบัวแดง บ้านเชียงแหว ตำบลเชียงแหว และบริเวณทะเลหนองบัวแดง บ้านดอนคง ตำบลอุ่มจาน จังหวัดอุดรธานี ๒ แห่ง
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	๑) นายกเทศมนตรีตำบลเชียงแหว ยื่นหนังสือขอรับการสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านเชียงแหว และศาลาผู้โดยสารทะเลบัวแดง หนองหาน ตำบลเชียงแหว อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี เพื่อเป็นท่าเทียบเรือรองรับนักท่องเที่ยวที่มาชมทะเลบัวแดง หนองหานกุมภวาปี เป็นจำนวนมากในช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ถือเป็นสถานที่สร้างอาชีพและดำรงชีพในการสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง จึงขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้าง เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว ๒) ประธานกลุ่มวิสาหกิจชุมชนท่าเรือทะเลบัวแดงดอนคง ได้ยื่นหนังสือขอรับการสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างอาคารท่าเรือท่องเที่ยวแบบมาตรฐาน เพื่อเป็นท่าเรือที่ให้บริการนักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวชมทะเลบัวแดง บริเวณหมู่ที่ ๒ บ้านดอนคง ตำบลอุ่มจาน อำเภอประจักษ์ศิลปาคม จังหวัดอุดรธานี ซึ่งขณะนี้ยังขาดอาคารท่าเรือและที่พักนักท่องเที่ยวแบบมาตรฐาน จึงขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้ประโยชน์ กรมเจ้าท่าได้ตรวจสอบแล้วทะเลบัวแดงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดอุดรธานี ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางมาเที่ยวจำนวนมาก ซึ่งทั้ง ๒ แห่งมีระบบสาธารณูปโภคต่างๆ รองรับการท่องเที่ยวไว้แล้วแต่ยังขาดท่าเรือที่ได้มาตรฐาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องสร้าง ท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานและความปลอดภัยเพื่อรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวต่อไป

เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมศาลาพักผู้โดยสาร ตามแบบรูปและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๖๗,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๖,๖๓๒,๘๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	เบื้องต้นได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมลงนามในสัญญาก่อนดำเนินการต่อไป
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัด ๒) รองรับผู้โดยสารนักท่องเที่ยว ๓) ประชาชนใช้บริการท่าเรือที่มีมาตรฐานและความปลอดภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณท่าเลน ต.เขาทอง อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ สนับสนุนการท่องเที่ยว								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณท่าเลน ตำบลเขาทอง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ เพื่อให้การโดยสารขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ มีความสะดวกและปลอดภัย มากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเดินทางเชื่อมโยงทางน้ำ								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๖๑ กรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือมาเนะห์ และท่าเทียบเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา วัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงท่าเรือทั้ง ๒ แห่งและพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง การเดินทางเรือในอ่าวพังงา ผลการศึกษาเสนอแนะให้ทำการก่อสร้างท่าเรือทั้งหมด ๔ แห่ง คือ ท่าเรือมาเนะห์ และท่าเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา ท่าเรือเฟอร์รี่อ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต และท่าเรือเฟอร์รี่ท่าเลน จังหวัดกระบี่ ช่วยยกระดับมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการเดินทางขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัย และสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทั้งหมด จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางทางน้ำเป็นวงแหวนเชื่อมระหว่าง จังหวัดภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ลดระยะเวลาการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับทางถนน ลงได้ ก่อให้เกิดการขนส่งรถยนต์ผ่านทางเรือวิ่งตัดอ่าวพังงา สร้างรูปแบบใหม่ของ การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ กระตุ้นเศรษฐกิจและภาคธุรกิจการท่องเที่ยวให้ เติบโตอย่างยั่งยืน ประหยัดเวลาการเดินทางด้วยรถยนต์ระหว่าง จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดกระบี่ ผ่านเรือเฟอร์รี่ ลงได้ ๑.๕ ชม. ช่วยยกระดับมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งทางน้ำให้มี ความสะดวกปลอดภัย อีกทั้งสนับสนุนการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำอีกทางหนึ่งด้วย								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณท่าเลน ตำบลเขาทอง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๑๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๔๕,๓๓๓,๖๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๕๐,๖๖๖,๔๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๔๕,๓๓๓,๖๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๐,๖๖๖,๔๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๑๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๔๕,๓๓๓,๖๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๐,๖๖๖,๔๐๐ บาท								

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี (ขดเขยงงบประมาณที่พับไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร ที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือ ที่มีผลต่อความปลอดภัย
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือโดยสารค่าก่อสร้างเพื่อ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือปากเกร็ดจ.นนทบุรี เนื่องจาก ท่าเรือมีการใช้งานเป็นเวลานาน หลังคาเกิดความชำรุดเสียหาย ทำให้การใช้งาน ไม่สะดวก จึงต้องพัฒนาและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือ ดังกล่าว เพื่อให้การใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ต่อผู้โดยสารและ นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามนโยบายการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำของรัฐบาล และปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาตามแผนพัฒนา ยกระดับท่าเรือโดยสาร (Smart Pier) ในแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.๒๕๖๒ - ๒๕๖๗ ของกรมเจ้าท่า
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ๑) ท่าเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ๑ ตัว ๒) อาคารพักคอยผู้โดยสาร ๑ หลัง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๑๙๐,๒๐๐ บาท (ขอตั้งเพื่อกำหนด งบประมาณที่ถูกพับไป ขดเขยปี ๒๕๖๖ = ๑๕,๑๙๐,๒๐๐ บาท)
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมเจ้าท่าได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๖ วงเงิน ๒๕,๗๗๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทาง ทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒) สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ ๓) มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือบริเวณทะเลบัวแดง บึงหนองหาน อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี (เขตเชิงงบประมาณที่ทับไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) พัฒนาท่าเรือให้ได้มาตรฐานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย แก่นักท่องเที่ยว ๒) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากทะเลบัวแดง บึงหนองหาน อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี เป็นแหล่ง ท่องเที่ยวทางน้ำที่สวยงามและมีชื่อเสียง ดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ยังไม่ มีท่าเรือที่ได้มาตรฐานพร้อมรองรับการเดินทางมาเยือน กรมฯ จึงได้พิจารณาสำรวจ ออกแบบและก่อสร้างท่าเรือบริเวณทะเลบัวแดง เพื่ออำนวยความสะดวก แก่นักท่องเที่ยว
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือบริเวณทะเลบัวแดง บึงหนองหาน อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ๑ แห่ง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๒๔๙,๖๐๐ บาท (ขอตั้งเพื่อจ่ายชดเชย งบประมาณที่ถูกทับไป ชดเชยปี ๒๕๖๖ = ๒,๒๔๙,๖๐๐ บาท)
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๖ วงเงิน ๖,๘๗๙,๓๖๕ บาท กำหนดแล้วเสร็จ วันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) มีท่าเรือที่ได้มาตรฐาน นักท่องเที่ยวเดินทางได้อย่างสะดวกและ ปลอดภัย ๒) มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือบ้านแหลมกรวด อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ (ขดเชยงบประมาณที่พบไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเรือให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมรองรับการคมนาคมขนส่งทางทะเล
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นสร้างท่าเรือบ้านแหลมกรวดขึ้นในปี ๒๕๕๑ ปัจจุบันท่าเรือชำรุด ไม่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย เทศบาลตำบลคลองขนาน อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ จึงร้องขอให้กรมฯ ปรับปรุงท่าเรือให้อยู่ ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมรองรับการคมนาคมขนส่งทางทะเล
เป้าหมายโครงการ	ท่าเรือมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมรองรับการคมนาคมขนส่งทางทะเล
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๒๐๗,๕๐๐ บาท (ขอตั้งเพื่อจ่ายขดเชย งบประมาณที่ถูกพบไป ขดเชยปี ๒๕๖๖ = ๒๑,๒๐๗,๕๐๐ บาท)
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ วงเงิน ๒๔,๙๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนใช้งานท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ๒) กระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนท้องถิ่น ๓) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางน้ำตามนโยบายรัฐบาล

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility study) เพื่อพัฒนาท่าเรือบริเวณร่องน้ำบ้านแหลม ตำบลบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นในการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้า สินค้า ประมง และผู้โดยสาร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมตามความต้องการและหลักวิชาการ อันจะทำให้การสัญจรทางเรือและการขนส่งทางน้ำ เกิดความสะดวก ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ๒) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาปรับปรุงท่าเรือดังกล่าว ตามแนวทางของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สมาคมชาวประมงอำเภอบ้านแหลมได้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรมเจ้าท่าให้ดำเนินการออกแบบก่อสร้างและจัดตั้งงบประมาณสำหรับก่อสร้างสะพานเทียบเรือเพื่อขนส่งสัตว์น้ำ ชมธรรมชาติ และพัฒนาร่องน้ำบ้านแหลมบริเวณปากแม่น้ำเพชรบุรี (ปากอ่าวบ้านแหลม) ตำบลบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี เพื่อสร้างความยั่งยืนทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ผ่านมิติการท่องเที่ยวแห่งใหม่ของ จังหวัดเพชรบุรี และแก้ไขปัญหาการขนส่งสัตว์น้ำของชาวประมงทั้งกลุ่มประมงน้ำจืดและประมงน้ำลึก รวมทั้งทำให้ประชาชนมีรายได้ที่มั่นคงขึ้น ซึ่งการพัฒนาท่าเรือพื้นที่บ้านแหลมเป็นพื้นที่ชุมชนที่สำคัญ จึงเห็นควรให้การสนับสนุนดังกล่าว และด้วยพื้นที่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณอำเภอบ้านแหลม อำเภอเมืองเพชรบุรี อำเภอหัวหิน และอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาให้ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมเบื้องต้นก่อน
เป้าหมายโครงการ	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาปรับปรุงท่าเรือดังกล่าว

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๕,๕๑๘,๗๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ส่งเสริมการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารทางน้ำ ได้โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ บริเวณร่องน้ำบ้านแหลม ตำบลบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี ที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๒) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) การพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามแนวทางของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๖๒ กรมเจ้าท่าได้จัดทำงานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และที่จังหวัดกระบี่แล้วเสร็จ ผลการศึกษาแสดงว่า ท่าเรือครุสที่บริเวณแหลมหินคม ตำบลลิงงาม อำเภอเกาะสมุย มีความเหมาะสมในการพัฒนามากกว่าที่ จังหวัดกระบี่ ในรูปแบบรัฐร่วมทุนกับเอกชน (PPP) ต่อมาในปี ๒๕๖๓ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณจ้างศึกษาวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาท่าเรือครุสที่เกาะสมุย เมื่อได้ร่วมประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สผ. สคร. เป็นต้น ได้ข้อสรุปผลการศึกษาว่า ในระหว่างการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน กรมเจ้าท่าควรจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHAI) ควบคู่กันไป เพื่อนำผลการศึกษาดังกล่าวใช้ประกอบการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน สร้างความเชื่อมั่นและมั่นใจให้กับเอกชนที่จะเข้ามาร่วมลงทุน และสามารถนำเสนอผลให้ สคร. นำเสนอคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องพิจารณาได้ด้วย จะเป็นผลบวกต่อการพัฒนาโครงการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น
เป้าหมายโครงการ	เพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๑๖,๘๖๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒,๕๒๙,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๓๓๑,๘๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตสนับสนุน ๒) สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier) ๖ แห่ง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	พัฒนาท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อการให้บริการเป็นสถานีเรือ (Smart Pier) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอแผนพัฒนาระดับท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรือ ซึ่งตามแผนงานที่เสนอไว้ต่อกระทรวงคมนาคมจะพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรือ (ระบบปิด) ทั้งหมด ๒๙ ท่า ทั้งนี้ เพื่อยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ล้อ ราง เรือ ได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถรองรับการให้บริการด้วยระบบตัวร่วม และการออกแบบให้มีรูปแบบสวยงาม มีอัตลักษณ์ สามารถรองรับผู้ใช้บริการทุกประเภทตามหลัก universal design โดยท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ๖ แห่ง เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๑.ท่าเรือราชวงศ์ ๒.ท่าเรือสี่พระยา ๓.ท่าเรือพรานนก ๔.ท่าเรือสะพานกรุงธน(ซังฮี) ๕.ท่าเรือท่ารถไฟ ๖.ท่าเรือวัดตึก เป็นท่าเรือที่ต้องดำเนินการพัฒนาตามแผนงานเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จก็จะสามารถให้บริการประชาชนที่สัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อีกทั้งสามารถเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมโป๊ะเหล็กและสะพานปรับระดับ ตามแบบรูปและรายการให้แล้วเสร็จภายในกำหนด
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๙๕,๓๔๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๓๐๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๘๑,๐๓๙,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒) สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ ๓) มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier) ๗ แห่ง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	พัฒนาท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อให้การให้บริการเป็นสถานีเรือ (Smart Pier) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอแผนพัฒนายกระดับท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรือ ซึ่งตามแผนงานที่เสนอไว้ต่อกระทรวงคมนาคมจะพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรือ (ระบบปิด) ทั้งหมด ๒๙ ท่า ทั้งนี้เพื่อยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ล้อ ราง เรือ ได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถรองรับการให้บริการด้วยระบบตั๋วร่วม และการออกแบบให้มีรูปแบบสวยงาม มีอัตลักษณ์สามารถรองรับผู้ใช้บริการทุกประเภทตามหลัก universal design โดยท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ๗ แห่ง เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ๑.ท่าเรือวัดสร้อยทอง ๒.ท่าเรือวัดเขมา ๓.ท่าเรือเขียวไข่กา ๔.ท่าเรือพิบูลย์สงคราม ๑ ๕.ท่าเรือวัดเทพนารี ๖.ท่าเรือวัดเทพากร ๗.ท่าเรือพิบูลย์สงคราม ๒ เป็นท่าเรือที่ต้องดำเนินการพัฒนาตามแผนงานเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จก็จะสามารถให้บริการประชาชนที่สัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมโป๊ะหลักและสะพานปรับระดับ ตามแบบรูปและรายการให้แล้วเสร็จภายในกำหนด

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๘๙,๒๕๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทาง ทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล ๒) สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ ๓) มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ

โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ ต.ปากลอก อ.กลาง จ.ภูเก็ต สนับสนุนการท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ ตำบลปากลอก อำเภอกลาง จังหวัดภูเก็ต เพื่อให้การโดยสารขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเดินทางเชื่อมโยงทางน้ำในอ่าวพังงา
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๖๑ กรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือมาเนะห์ และท่าเทียบเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา วัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงท่าเรือทั้ง ๒ แห่งและพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางเรือในอ่าวพังงา ผลการศึกษาเสนอแนะให้ทำการก่อสร้างท่าเรือทั้งหมด ๔ แห่ง คือท่าเรือมาเนะห์และท่าเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา ท่าเรือเฟอร์รี่อ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต และท่าเรือเฟอร์รี่ท่าเลน จังหวัดกระบี่ ช่วยยกระดับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการเดินทาง ขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวกปลอดภัย และสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จทั้งหมด จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางทางน้ำเป็นวงแหวนเชื่อมระหว่างจังหวัดภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ลดระยะเวลาการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับทางถนน ลงได้ ก่อให้เกิดการขนส่งรถยนต์ผ่านทางเรือวิ่งตัดอ่าวพังงา สร้างรูปแบบใหม่ของการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ กระตุ้นเศรษฐกิจและภาคธุรกิจการท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยโครงการที่จะกล่าวนี้เป็น การก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ ตำบลปากลอก อำเภอกลาง จังหวัดภูเก็ต
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๑ ผูกพันงบประมาณ ๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ให้บริการทำเรือมีความสะดวกปลอดภัยทั่วถึงเท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น

โครงการ	ศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่อนน้ำเค็ม ต.บางม่วง และ ต.เกาะคอเขา อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อศึกษาทบทวนรูปแบบ และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเขื่อนกันทรายและคลื่นและแก้ไขปัญหาดทรายปิดปากร่องคลอง บริเวณพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๕๖ กรมเจ้าท่าได้จ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจ ออกแบบเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำเค็ม ตำบลบางม่วง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ได้รูปแบบเขื่อนหินทิ้งกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำ และเขื่อนกันคลื่น นอกชายฝั่งป้องกันการกัดเซาะ ต่อมนำส่งรายงาน EIA ให้ สผ. พิจารณา ปี ๒๕๕๘ โดย สผ. มีมติไม่เห็นชอบรายงาน นำส่งรายงานแก้ไขครั้งที่ ๑ ปี ๒๕๕๙ สผ. มีมติ ไม่เห็นชอบรายงานและจบสิ้นกระบวนการพิจารณารายงาน อีกทั้งมีประเด็น ข้อกฎหมายที่สำคัญคือโครงการอยู่ในเขตคุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามประกาศ ทส. เรื่องกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ อำเภอกะบุรี ตะกั่วป่า ท้ายเหมือง ทับปุด เมือง ตะกั่วทุ่ง เกาะยาว จังหวัดพังงา มีข้อห้ามชัดเจนทำให้ ไม่สามารถดำเนินงานก่อสร้างโครงการลักษณะดังกล่าวได้จึงได้ยุติโครงการ ในปี ๒๕๖๑ และกรมเจ้าท่าได้ขอแก้ไขประกาศดังกล่าวเพื่อเปิดโอกาสให้พัฒนา โครงการของรัฐลักษณะป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและความปลอดภัยในการเดินเรือ ได้จนกระทั่ง ทส. ได้แก้ไขประกาศเมื่อต้นปี ๒๕๖๔ และชาวประมงร่อนน้ำเค็ม ได้มีหนังสือร้องเรียนไปยัง นรม. เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๔ ว่าได้รับ ความเดือดร้อนในการสัญจรเข้า – ออกร่องน้ำ จึงควรศึกษาทบทวนและจัดทำรายงาน EIA โครงการดังกล่าว										
เป้าหมายโครงการ	ได้รายงานการศึกษาประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและรูปแบบเขื่อนกันทราย และคลื่นเพื่อนำไปขออนุมัติก่อสร้างต่อไป										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๗,๙๑๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒,๕๗๕,๓๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๔๑๓,๕๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๓,๓๑๒,๒๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๗,๙๑๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๒,๕๗๕,๓๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔๑๓,๕๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๓,๓๑๒,๒๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๗,๙๑๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๒,๕๗๕,๓๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔๑๓,๕๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๓,๓๑๒,๒๐๐ บาท										

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๖ วงเงิน ๗,๙๑๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ได้รูปแบบเขื่อนกันทรายและคลื่นที่นำไปก่อสร้างแล้วสามารถแก้ไขปัญหาทราย ปิดปากร่องน้ำ ให้เดินเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย อีกทั้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ทำให้ประชาชนใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งได้

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณร่องน้ำห้วยยาง ต.ห้วยยาง อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันทรายและคลื่น ๒) เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่องน้ำในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำห้วยยาง เป็นร่องน้ำขนาดกลางอยู่บริเวณหาดทับสะแก หมู่ ๗ บ้านชายทะเล ตำบลห้วยยาง อำเภอทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นร่องน้ำที่มีเรือประมงใช้จอดหลบคลื่นลมและขนถ่ายสินค้าประมงประมาณ ๑๐๐ ลำ แบ่งออกเป็น เรือไม้และเรือไฟเบอร์ เรือส่วนใหญ่มีขนาดความยาวประมาณ ๖-๑๐ เมตร ขนาดความกว้าง ๔ เมตร กินน้ำลึกประมาณ ๑.๕ เมตร ร่องน้ำทางเดินเรือมีตะกอนตกทับถมตลอดเวลา โดยเฉพาะในช่วงมรสุมทำให้ร่องน้ำตื้นเขินเรือประมงสัญจรไม่สะดวก ทำให้เรือมีขนาดเล็กไม่เพียงพอ กรมเจ้าท่าจึงได้จ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำห้วยยาง และจัดทำรายงาน EIA นำเสนอ สผ. ได้รับความเห็นชอบเมื่อกลางปี ๒๕๖๕ ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยให้ร่องน้ำไม่ตื้นเขินเรือประมงสามารถสัญจรเข้า - ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวกปลอดภัยและมีท่าเรือที่ได้มาตรฐานขนส่งสินค้าประมงอีกด้วย
เป้าหมายโครงการ	พัฒนาสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันร่องน้ำ ๑) ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น ๒) ก่อสร้างท่าเรือประมง ๓) ขุดลอกและเสริมทรายชายฝั่ง ๔) ติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๙๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๒๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๒๖,๒๔๕,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๒๑๔,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๔๑,๑๙๐,๑๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๘ วงเงิน ๙๔,๙๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เชื่อมกันทรายและคลื่นที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาทรายปิดปากร่องคลองในพื้นที่โครงการได้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเชื่อมกันทรายและกันคลื่น

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมกันคลื่นอ่าวมะขามป้อม ต.กร่ำ อ.แกลง จ.ระยอง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อปรับปรุงเชื่อมป้องกันคลื่น ๒) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือ ๓) เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่องน้ำ และการเดินทางโดยสารท่องเที่ยว ในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณอ่าวมะขามป้อม ตำบลกร่ำ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง มีลักษณะเป็นหินทิ้งยาวประมาณ ๖๕๐ ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า แล้วเสร็จ ประมาณปีพ.ศ. ๒๕๔๘ ทำหน้าที่กำบังคลื่นลมให้แก่ท่าเรืออ่าวมะขามป้อม ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับเรือประมง ขนาดกลางและเล็ก อีกทั้งมีนักท่องเที่ยวลงเรือที่ท่าเรือดังกล่าวเพื่อไป ท่องเที่ยวยังเกาะมันใน เกาะมันกลาง และเกาะมันนอก ที่เกาะมันในเป็นที่ตั้ง โครงการพระราชดำรินุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ซึ่งหน่วยงานที่จะเดินทางไปเกาะ ดังกล่าวต้องมาใช้ท่าเรือนี้อย่างเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันเชื่อมมีความชำรุด หินถูกคลื่นลม พายุ ชัดพังทลายเสียรูป คลื่นจึงกระโจนเข้ามาหลังเชื่อม เป็นอุปสรรคใจ การเดินเรือและจอดเรือของท่าเรืออ่าวมะขามป้อม โดยการปรับปรุงเชื่อม ดังกล่าวเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงหลังเชื่อม การเดินเรือโดยสารและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังเกาะแก่งต่างๆโดยรอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและเดินทางทางน้ำ
เป้าหมายโครงการ	บำรุงรักษาโครงสร้างเชื่อมกันคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันรักษาร่องน้ำ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๒๒๒,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๓๓,๗๗๗,๖๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เชื่อมกันคลื่นที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาคลื่นกระโจนเข้ามาเชื่อม สร้างพื้นที่กำบังคลื่นลมให้แก่ท่าเรือ ในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินเรือ การเดินทางโดยสารทางน้ำ และการท่องเที่ยวทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเชื่อมกันทรายและกันคลื่น

โครงการ	เครื่องหาตำแหน่งด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด สำหรับงานสำรวจเก็บรายละเอียดภูมิประเทศ กรุงเทพมหานคร จำนวน ๕ ชุด
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อให้การปฏิบัติงานสำรวจเกิดความรวดเร็ว ให้ความละเอียดถูกต้องแม่นยำสูง ลดระยะเวลาและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ประหยัดค่าใช้จ่าย เป็นการพัฒนาด้าน เทคโนโลยีงานสำรวจให้ทันสมัยได้มาตรฐานสากล ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ปัจจุบัน กองสำรวจและแผนที่ กรมเจ้าท่า มีใช้อยู่ ๕ ชุด สามารถใช้งานได้ จำนวน ๕ ชุด แต่มีอายุการใช้งานมานานกว่า ๑๐ ปี จำนวน ๒ ชุด (ซื้อทดแทน งบปี ๒๕๖๘ แล้ว) มีอายุการใช้งานมานานกว่า ๙ ปี จำนวน ๑ ชุด มีอายุ การใช้งานมานานกว่า ๘ ปี จำนวน ๑ ชุด และมีอายุการใช้งานมานานกว่า ๗ ปี จำนวน ๑ ชุด ซึ่งปัจจุบันอุปกรณ์บางชิ้นเริ่มเสื่อมสภาพ ทำให้ต้องมีการส่ง ซ่อมและตรวจสอบ อยู่เป็นประจำจึงมีผลทำให้การปฏิบัติงานสำรวจไม่เป็นไป ตามแผนเนื่องจากต้องมีการส่งเครื่องมือดังกล่าวไปซ่อมและตรวจสอบ จึงทำ ให้ไม่สามารถปฏิบัติงานสำรวจได้เนื่องจากขาดแคลนเครื่องมือ และสำนัก พัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำเป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่ามีการกิจใน การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำมีความจำเป็นต้องใช้เครื่องมือสำรวจใน การตรวจสอบความถูกต้องในการปฏิบัติงาน จึงได้ความขอความอนุเคราะห์ให้ กองสำรวจและแผนที่ ซึ่งมีหน้าที่ในการสำรวจจัดทำแผนที่ และมีความรู้ ความชำนาญเกี่ยวกับเครื่องมือสำรวจ เป็นผู้ดำเนินการจัดซื้อเครื่องหาตำแหน่ง ด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ครบชุด สำหรับงานสำรวจเก็บ รายละเอียดภูมิประเทศ ให้กับ สพบ. ด้วยเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว กพท. จึงขอตั้งงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อจัดซื้อเครื่องมือสำรวจ ๕ ชุด (กพท. ทดแทน ๑ ชุด, สพบ. ๔ ชุด)
เป้าหมายโครงการ	จัดหาครุภัณฑ์เครื่องหาตำแหน่งด้วยสัญญาณดาวเทียม (GNSS) พร้อมอุปกรณ์ ครบชุด สำหรับงานสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ จำนวน ๕ ชุด เป็นไป ตามวัตถุประสงค์ รูปแบบและข้อกำหนดฯ ที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างทุกประการ
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	จัดทำแผนที่ทางอุทกศาสตร์ แผนที่ร่องน้ำชายฝั่งทะเลและร่องน้ำภายในประเทศ รายละเอียดขอบฝั่ง แบบรูปตัดร่องน้ำ สิ่งปลูกสร้างล่งล้ำล้ำน้ำ และ โครงสร้างด้านการขนส่งทางน้ำ ของกรมเจ้าท่า เพื่อสนับสนุนงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำของกรมเจ้าท่า ในการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน เส้นทาง และโครงสร้างด้านการขนส่งทางน้ำที่เหมาะสมในการพัฒนาและ บำรุงรักษาเส้นทางขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น

โครงการ	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility study) เพื่อพัฒนาเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณร่องน้ำปากพระ-สารสิน ต.ไม้ขาว อ.กลาง จ.ภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นในการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าสินค้า ประมง และผู้โดยสาร ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมตามความต้องการและหลักวิชาการ อันจะทำให้การสัญจรทางเรือและการขนส่งทางน้ำ เกิดความสะดวกปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ๒) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาปรับปรุงท่าเรือดังกล่าว ตามแนวทางของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สมาคมชาวประมงอำเภอบ้านแหลมได้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรมเจ้าท่าให้ดำเนินการออกแบบก่อสร้างและจัดจัดงบประมาณสำหรับก่อสร้างสะพานเทียบเรือเพื่อขนส่งสัตว์น้ำ ชมธรรมชาติ และพัฒนาร่องน้ำบ้านแหลม บริเวณปากแม่น้ำเพชรบุรี (ปากอ่าวบ้านแหลม) ตำบลบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี เพื่อสร้างความยั่งยืนทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ผ่านมิติการท่องเที่ยวแห่งใหม่ของ จังหวัดเพชรบุรีและแก้ไขปัญหาการขนส่งสัตว์น้ำของชาวประมงทั้งกลุ่มประมงน้ำจืดและประมงน้ำลึก รวมทั้งทำให้ประชาชนมีรายได้ที่มั่นคงขึ้น ซึ่งการพัฒนาท่าเรือพื้นที่บ้านแหลมเป็นพื้นที่ชุมชนที่สำคัญจึงเห็นควรให้การสนับสนุนดังกล่าว และด้วยพื้นที่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณอำเภอบ้านแหลม อำเภอเมืองเพชรบุรี อำเภอหัวหิน และอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาให้ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมเบื้องต้นก่อน
เป้าหมายโครงการ	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนา ปรับปรุงท่าเรือดังกล่าว

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๕,๕๑๘,๗๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ส่งเสริมการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารทางน้ำ ได้โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือบริเวณ ร่อนน้ำบ้านแหลม ตำบลบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี ที่สอดคล้อง กับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเชื่อมกันทรายและกันคลื่น

โครงการ	โครงการทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ ระยะที่ ๑ จำนวน ๒๓ สถานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถของสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ ให้มีประสิทธิภาพ สามารถแสดงข้อมูลความเร็วกระแสน้ำและปริมาณน้ำเป็น ปัจจุบัน (Real time) โดยมีการจัดเก็บข้อมูลและการแสดงอย่างเป็นระบบ ๒) เพื่อให้ได้ข้อมูลสนับสนุนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำและระบบโลจิสติกส์" ๓) เชื่อมโยงข้อมูลกับคลังข้อมูลน้ำแห่งชาติ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุน การบริหารจัดการน้ำของประเทศ ๔) เพื่อให้มีข้อมูลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ทุกที่ ทุกเวลา ๕) เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เช่น การใช้งานของระบบที่พัฒนาขึ้น และการดูแลบำรุงรักษาระบบโทรมาตร อุทกวิทยา ฯลฯ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ กลุ่มอุทกวิทยาได้รับงบประมาณติดตั้งสถานี วัดระดับน้ำอัตโนมัติ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๒ สถานี ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ได้รับงบประมาณซื้อเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติ กรุงเทพมหานคร จำนวน ๒๒ เครื่อง และรับโอนมาจากงานปรับปรุงแผนกันคลื่น ที่จอดพักเรือท่าเทียบเรือปัตตานีและปรับปรุงพื้นที่หลังท่า จังหวัดปัตตานี จำนวน ๑ สถานี จากการใช้งานสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - พ.ศ. ๒๕๖๗ อุปกรณ์ต่างๆ มีการชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานอย่าง ต่อเนื่องตลอดเวลา และยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า มีประเด็นด้านการพัฒนาและ บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุน การขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและ บำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ จำเป็นต้องใช้ข้อมูลความเร็วกระแสน้ำ ความลึก ของร่องน้ำ และปริมาณน้ำ ในการวิเคราะห์ตรวจสอบ ประเมินผล ติดตาม เพื่อการวางแผนปรับปรุงแก้ไขและแนวทางการบริหารงานด้านต่างๆ ได้อย่าง ถูกต้อง เหมาะสมก่อให้เกิดประโยชน์ และมีประสิทธิภาพสูงสุด ประกอบกับ

	นโยบายของกระทรวงคมนาคม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา การนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ในปัจจุบันกลุ่มอุทกวิทยา กองสำรวจและแผนที่ ซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการสำรวจและประมวลผลข้อมูลระดับน้ำ กระแสน้ำ คลื่นลม ตะกอน ความเค็มและอุณหภูมิของน้ำ มีบุคลากรจำนวนน้อยและไม่เพียงพอในการออกไปปฏิบัติงานสำรวจอุทกวิทยาเพื่อเก็บข้อมูลเป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในการสนับสนุนการวางแผนปฏิบัติงานการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือได้ทันความต้องการ จากนโยบายดังกล่าวและปัญหาข้างต้น กลุ่มอุทกวิทยา ซึ่งมีสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติผ่านระบบเครือข่าย จำนวน ๓๕ สถานี ติดตั้งไว้บริเวณแม่น้ำโขง แม่น้ำป่าสัก บริเวณชายฝั่งทะเลภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ จำเป็นต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติให้สามารถตรวจวัดความเร็วของกระแสน้ำและปริมาณน้ำ ซึ่งแสดงผลผ่านทางเว็บไซต์ได้เป็นปัจจุบัน เป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานสำรวจของเจ้าหน้าที่กลุ่มอุทกวิทยา ยกกระต๋งานสำรวจให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย รวดเร็วถูกต้อง แม่นยำสูงตลอดเวลา จึงเห็นควรดำเนินการปรับปรุงสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ จัดซื้ออุปกรณ์เพื่อทดแทนจากการชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน จำนวน ๒๓ สถานี จัดหาพร้อมทั้งติดตั้งเครื่องวัดปริมาณน้ำแบบคลื่นเสียง จำนวน ๙ สถานี ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงานออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ รวมทั้งข้อมูลดังกล่าวยังสามารถนำไปสนับสนุนการจัดการน้ำในภาวะวิกฤติตามแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็น ๑๙ การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบโดยการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังคลังข้อมูลน้ำแห่งชาติ
เป้าหมายโครงการ	๑) ปรับปรุงสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ จัดซื้ออุปกรณ์เพื่อทดแทนจากการชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน จำนวน ๒๓ สถานี ๒) จัดหาพร้อมทั้งติดตั้งเครื่องวัดปริมาณน้ำแบบคลื่นเสียง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติ จำนวน ๙ สถานี

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๙,๓๕๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ การปรับปรุงท่าเรือ ร่องน้ำ ท่อเรือ ท่อระบายน้ำ การเดินเรือ เชื้อเพลิงป้องกันตลิ่งพัง ฯลฯ ๒) ส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์ และที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการให้เกิดความมั่นคงปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา (เขตเชิงบัพ)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา และกำหนดแนวทาง วิธีการป้องกันและแก้ไขที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในบริเวณโครงการ รวมทั้งสอดคล้องกับสภาพการใช้งานของชายหาด ๒) เพื่อวางแผนแม่บท สำรวจออกแบบรายละเอียด เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารประกอบการประกวดราคาก่อสร้างโครงสร้างดังกล่าว ๓) เพื่อศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รูปแบบตามแนวทางของ สผ.
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	จังหวัดพังงา มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากและหลากหลายที่มีชื่อเสียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายหาดเขาหลัก ซึ่งมีห้องพักเกือบบร้อยละ ๗๐ ของจำนวนห้องพักทั้งหมดในจังหวัด ชายหาดเขาหลักมีความสวยงาม เงียบสงบ ยังคงความเป็นธรรมชาติ ที่สมบูรณ์ เหมาะแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการการพักผ่อนอย่างแท้จริง จึงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว แต่หลังจากเกิดเหตุการณ์พิบัติคลื่นยักษ์สึนามิในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ชายหาดกลับถูกกัดเซาะและถดถอยหายไปทุกๆ ปี มีอัตราการกัดเซาะชายฝั่งสูงถึง ๔-๕ เมตรต่อปี ซึ่งจะต้องดำเนินการมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน เพื่อลดความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนลดผลกระทบต่อชุมชนและทรัพยากรชายฝั่งที่มีคุณค่าในเชิงท่องเที่ยว
เป้าหมายโครงการ	รูปแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น จำนวน ๑๗,๗๐๙,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๑๐,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๖,๑๙๘,๒๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๔ วงเงิน ๑๗,๗๐๙,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เสริมทรายชายหาดเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สนับสนุนการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวชายหาด ๒) เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศ ไทย ในมิติความปลอดภัยและความสามารถด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะบริเวณปากน้ำเทพา ต.ปากบาง อ.เทพา จ.สงขลา ระยะที่ ๑ (ขอตั้งเพื่อจ่ายชดเชยงบประมาณที่ถูกพับไป)										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งประชาชนได้รับความเดือดร้อนจาก การกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง กรมเจ้าท่าจะดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกัน การกัดเซาะชายฝั่ง ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะอนุกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติ เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นไปตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ยั่งยืนระหว่างประเทศ										
เป้าหมายโครงการ	ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งบรรเทาลงหรือหมดไป										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>จำนวน ๘๗,๖๖๘,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๑,๐๗๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ - บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ - บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๗๖,๕๙๘,๒๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	จำนวน ๘๗,๖๖๘,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๐๗๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ - บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ - บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๗๖,๕๙๘,๒๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	จำนวน ๘๗,๖๖๘,๒๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๐๗๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ - บาท										
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ - บาท										
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๗๖,๕๙๘,๒๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๕ วงเงิน ๗๓,๘๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งรวมถึงอุทกภัยบรรเทาลงหรือหมดไป										

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาสำรวจหาแหล่งทรายเพื่อเสริมชายหาดป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณอ่าวไทยตอนกลาง (จ.เพชรบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ และ จ.ชุมพร)												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ												
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ												
วัตถุประสงค์โครงการ	ศึกษาสำรวจหาแหล่งทรายสำหรับการเสริมทรายชายหาดเพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากกรมฯ ต้องการทรายปริมาณมากเพื่อเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment) แก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง จึงจำเป็นต้องสำรวจหาแหล่งทรายสำหรับใช้ดำเนินการดังกล่าว												
เป้าหมายโครงการ	ได้แหล่งทรายสำหรับใช้ในการเสริมทรายชายหาดเพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง												
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๔,๗๑๖,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖</td><td>ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๓,๖๖๗,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๔,๖๖๖,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๑,๓๘๒,๖๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔,๗๑๖,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๓,๖๖๗,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๔,๖๖๖,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๓๘๒,๖๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔,๗๑๖,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๓,๖๖๗,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๔,๖๖๖,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๓๘๒,๖๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๗ วงเงินสัญญา ๒๔,๗๑๖,๐๐๐.๐๐๐ บาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ได้แหล่งทรายสำหรับใช้ในการเสริมทรายชายหาดเพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง												

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏีถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (ขอตั้งเพื่อจ่ายชดเชยงบประมาณที่ถูกพบไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงซ่อมแซมเขื่อนหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งให้มีสภาพสมบูรณ์ ทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๕๒ กรมฯ ได้ก่อสร้างเขื่อนหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งแล้วเสร็จจำนวน ๑๓๑ เขื่อน ระยะทางรวมประมาณ ๑๓ กิโลเมตร ปัจจุบันชำรุดจำเป็นต้องปรับปรุงซ่อมแซมเพื่อให้ทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าหมายโครงการ	เขื่อนหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งมีสภาพสมบูรณ์ ทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๙๘,๙๕๙,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ ๓๘,๓๐๑,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๗๘๑,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๙,๕๖๓,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๕๗๓,๘๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ วงเงิน ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งบรรเทาลงหรือหมดไป

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาวางแผนแม่บทสำรวจออกแบบและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ฝั่งบริเวณ ต.ท่าบอน อ.ระโนด จ.สงขลา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) วิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุการกัดเซาะชายฝั่ง ๒) จัดทำแผนแม่บทแนวทางในการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ๓) สำรวจออกแบบรูปแบบแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่เหมาะสม ๔) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามแนวทางที่ สผ. กำหนด
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สำรวจออกแบบโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณตำบลท่าบอน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา โดยผลการศึกษาวางแผนแม่บทโครงการออกเป็น ๓ ส่วน คือ กัดเซาะรุนแรง กัดเซาะปานกลาง และกัดเซาะน้อย สำหรับพื้นที่กัดเซาะน้อย ที่ปรึกษาได้เสนอให้ใช้โครงสร้างลักษณะเป็นกำแพงคอนกรีตชนิดตึ้นดักทราย ความยาว ๕,๓๔๕ เมตร ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ พบว่า สภาพคลื่นลมมรสุมและระดับน้ำทะเลได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้พื้นที่กัดเซาะน้อยดังกล่าวประสบปัญหาการกัดเซาะที่รุนแรง จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขปัญหา กรมเจ้าท่าจึงต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบและจัดทำรายงาน EIA แก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณดังกล่าว ระยะทางประมาณ ๕,๓๔๕ เมตร เมื่องานแล้วเสร็จจะช่วยบรรเทาและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณดังกล่าวได้ประชาชนที่เกี่ยวข้องจะไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง
เป้าหมายโครงการ	มีรูปแบบการการแก้ไขปัญหากัดเซาะชายฝั่ง บริเวณตำบลท่าบอน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ ๕,๓๔๕ เมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๙,๙๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ๒) รักษาสภาพชายฝั่งทะเล ๓) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายและปรับภูมิทัศน์ชายหาดแสงจันทร์ ต.เนินพระ อ.เมือง จ.ระยอง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทราย ปรับภูมิทัศน์ชายหาดแสงจันทร์ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าได้ดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะบริเวณชายหาดแสงจันทร์ ในปี ๒๕๔๓ - ๒๕๔๙ รวมประมาณ ๑๐ กิโลเมตร หลังจากก่อสร้างชายหาดได้ปรับตัวเข้าสู่สมดุลใหม่ เป็นชายหาดโค้งเว้าเป็นช่วงๆ มีนักท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวบริเวณชายหาด ปัจจุบันโครงสร้างเขื่อนหินทิ้งเกิดความชำรุดเสียหายตามอายุการใช้งาน ในขณะเดียวกันแนวโน้มรูปแบบการแก้ไขปัญหากัดเซาะด้วยการเสริมทรายเป็นที่ยอมรับของสังคมมากขึ้น และพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขต EEC ซึ่งผลักดันด้านการท่องเที่ยว โดยหาดแสงจันทร์มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูง ดังนั้น จึงควรทำการวางแผนแม่บทและเสริมทรายชายหาด พร้อมปรับภูมิทัศน์ชายหาดแสงจันทร์เพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งนี้ จังหวัดระยอง ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รย ๐๐๑๗.๒/๑๑๖๗ ลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ แจ้งว่าคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน จังหวัดระยอง ให้การสนับสนุนโครงการดังกล่าว เนื่องจากจะช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ต่อจังหวัดระยอง
เป้าหมายโครงการ	รูปแบบการเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะและปรับภูมิทัศน์ชายหาดแสงจันทร์ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยปรับปรุงภูมิทัศน์หาดแสงจันทร์ เป็น “Blue Ocean Park” เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดระยอง ต้นแบบการพัฒนาท่องเที่ยวร่วมกับนิคมอุตสาหกรรม เป็นสวนสาธารณะที่เป็นป่าชายหาด มีจุดถ่ายรูปทางจักรยาน ที่เดินออกกำลังกาย Skywalks ชมป่าชายหาดเพื่อการศึกษาธรรมชาติจากยอดไม้ โครงการครอบคลุมระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๘,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๑,๒๕๐,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถ ใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและ สนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดคงตาล ต.สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดอ่าวคงตาล อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กองเรือยุทธการ ได้มีหนังสือที่ กท ๐๕๑๕.๑/๕๒๒ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔ แจ้งกรมเจ้าท่าว่า พื้นที่อ่าวคงตาล อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เดิมเป็นชายหาดทรายที่มีความสวยงาม แต่ปัจจุบันประสบปัญหาการกัดเซาะและมีหน่วยงานของรัฐทำการก่อสร้างกำแพงคอนกรีตริมชายฝั่งเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งมันคงแข็งแรง สามารถป้องกันชายฝั่งด้านหลังกำแพงได้ แต่ประสบปัญหาหินทรายด้านหน้ากำแพงหายไป หน้าหาดมีความกว้างลดลง มีความลึกและชันเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้อ่าวคงตาลฟื้นคืนสภาพชายหาดทรายที่สวยงาม เหมาะสมให้นักท่องเที่ยวและประชาชนได้พักผ่อนหย่อนใจและสร้างความสมดุลตามธรรมชาติ กองเรือยุทธการจึงขอรับการสนับสนุนจากกรมเจ้าท่า ในการเติมทรายชายหาดอ่าวคงตาล เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะฟื้นคืนสภาพชายหาดทรายที่สวยงาม ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว ระยะทางครอบคลุมจากท่าเรือตำรวจน้ำสัตหีบด้านทิศเหนือ ลงมาด้านทิศใต้บริเวณกองเรือยุทธการ จนถึงปากคลองระบายน้ำด้านทิศใต้สุดชายหาดอ่าวคงตาล ระยะทางรวมประมาณ ๔ กิโลเมตร
เป้าหมายโครงการ	รูปแบบการเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดอ่าวคงตาล อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ระยะทาง ๔ กิโลเมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้รับงบประมาณปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐ เพื่อดำเนินการแล้ว อยู่ในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) การเสริมทรายชายหาดที่มีความเหมาะสม ๒) สนับสนุนการท่องเที่ยว ๓) ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	เสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง ต.ตะกั่วป่า อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา ระยะที่ ๑								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ๒) เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อน ของประชาชนในพื้นที่ และลดการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซม สิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการ ในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ ๓) ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ชายหาดเขาหลัก บ้านบางเนียง ถึงแหลมปะการัง เป็นชายหาดที่สวยงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ มาเยี่ยมเยือนจำนวนมาก สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศอย่างสูง ปัจจุบันประสบปัญหา การกัดเซาะชายฝั่งรุนแรง กรมเจ้าท่าได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไข และ รูปแบบเหมาะสมคือการเสริมทรายชายหาด (Beach Bourishment) โดยในระยะ ที่ ๑ จะทำการเสริมชายหาด จากด้านทิศใต้บริเวณปากคลองบางเนียง ไปทาง ด้านทิศเหนือถึงปากคลองหนองมูลตะกั่ว ระยะทางประมาณ ๑,๙๒๐ เมตร เสริมทราย กว้างเฉลี่ย ๖๐ เมตรสูง +๓.๐๐ ม.รทก. ใช้แหล่งทรายนอกชายฝั่ง ห่างฝั่ง ประมาณ ๑๑ กม. ความลึกประมาณ ๒๕ เมตร ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของ โครงการ เงิน ๑ บาท ที่ลงทุนจะให้ผลตอบแทนคืนสู่ระบบเศรษฐกิจ ๘.๔ บาท ทั้งนี้ ได้นำเสนอเข้าคณะกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว โดยเป็นไปตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ยั่งยืน ให้ระหว่างประเทศ อีกทั้งเป็นแผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี								
เป้าหมายโครงการ	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง ตำบลคึกคัก อำเภอตะกั่วป่าจังหวัดพังงา ระยะที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๑,๙๒๐ เมตร								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๓๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๗๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๘๖,๑๓๓,๖๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๒๑๗,๘๖๖,๔๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๓๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๗๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๘๖,๑๓๓,๖๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๒๑๗,๘๖๖,๔๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๓๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๗๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๘๖,๑๓๓,๖๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๒๑๗,๘๖๖,๔๐๐ บาท								

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนและผู้ประกอบการมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเลและสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ เงิน ๑ บาท ที่ลงทุนในการเสริมทรายชายหาด จะให้ผลตอบแทนคืนสู่ระบบเศรษฐกิจ ๘.๔ บาท

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	รื้อถอนเขื่อนกันคลื่น บริเวณพระราชานิเวศน์มฤคทายวัน อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี (ขุดเขยงบประมาณที่พบไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	รื้อถอนเขื่อนประเทรอดักทรายหน้าพระราชานิเวศน์มฤคทายวันเพื่อให้ ชายหาดปรับสมดุลใหม่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	คณะกรรมการนโยบายและแผนการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและ ชายฝั่งแห่งชาติ ได้มีมติตามความเห็นของคณะอนุกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหา ในพื้นที่พระราชานิเวศน์มฤคทายวัน สั่งการให้กรมเจ้าท่ารื้อถอนรอดักทราย หน้าพระราชานิเวศน์ฯ จำนวน ๓ ตัว ซึ่งเป็นไปตามผลการศึกษาทางวิชาการ ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เป้าหมายโครงการ	รื้อถอนรอดักทรายหน้าพระราชานิเวศน์ฯ ๓ ตัว
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓,๓๗๖,๖๐๐ บาท
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๖ วงเงิน ๘,๔๕๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ชายหาดหน้าพระราชานิเวศน์มฤคทายวันกลับสู่สมดุล

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	จ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร จ.นครศรีธรรมราช และ จ.สงขลา) ๙ แห่ง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒) เพื่อดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๓) เพื่อจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมาตรการเสนอ สผ. ทุกรอบ ๖ เดือน ๔) เพื่อสรุปและประเมินผลสัมฤทธิ์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ดำเนินการตามกฎหมายและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ ดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ของโครงการเขื่อนป้องกันการกัดเซาะ ชายฝั่ง และเขื่อนกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำ ตามที่สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ให้ความเห็นชอบ และติดตาม ประเมินผลสัมฤทธิ์ และผลกระทบของโครงการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการ จ้างเหมาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ ดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อจัดทำรายงานเสนอ สผ. ตามกำหนดในรอบ ๖ เดือนต่อไป
เป้าหมายโครงการ	จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เพื่อกำหนดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางที่กฎหมายกำหนด จำนวน ๔ โครงการ ดังนี้ ๑) โครงการเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำคลองท่าเสม็ด ๒) โครงการเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำหลังสวน ๓) โครงการเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ตำบลสิงโค ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) ๔) โครงการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำบ้านกรูด อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

	ติดตามผลสัมฤทธิ์และผลกระทบของโครงการที่ไม่เข้าข่ายต้องทำรายงาน EIA จำนวน ๕ โครงการ ดังนี้ ๑. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ตำบลท่าบอน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ๒. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๑ บ้านบ่อตรุ อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ๓. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณตำบลคลองแดน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ๔. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นที่ร่องน้ำปากแม่น้ำคลองกลาย อำเภอกำแพงเพชร จังหวัดนครราชสีมา ๕. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลที่บริเวณบ้านบางไผ่ ตำบลสระบัว ตำบลท่าศาลา อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๑๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	โครงการได้รับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างเหมาะสม และสามารถทบทวนปรับปรุงรูปแบบการดำเนินโครงการในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการวางแผนบำรุงรักษาโครงสร้างเขื่อนในอนาคต

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	ศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดบางแสน ต.แสนสุข อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ สนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดบางแสนและชายหาดวอนนภา ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ชายหาดบางแสนและชายหาดวอนนภาเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม มีนักท่องเที่ยว ปีละหลายล้านคน สร้างรายได้ปีละหลายหมื่นล้านบาท แต่ปัจจุบันประสบปัญหา การกัดเซาะชายฝั่ง และได้ลดทอนศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ชั้นนำของประเทศลงไป สภาพทางกายภาพของชายหาดบางแสนและชายหาดวอนนภา เมื่อระดับน้ำขึ้นสูงสุดจะไม่มีชายหาดทรายหลงเหลือเลยบริเวณชายหาดวอนนภา กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเคยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาแก้ไขปัญหา โดยการเสริมทราย ชายหาด (Beach Nourishment) แล้วเสร็จได้นำส่งแบบรูป รายการประกอบแบบ ราคากลางและเอกสารประกวดราคา ให้กรมเจ้าท่าใช้ประโยชน์ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ปัจจุบันลักษณะกายภาพของชายหาดบางแสนและชายหาดวอนนภาและอื่นๆ ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก กรมเจ้าท่าจึงเห็นสมควรที่จะดำเนินการศึกษา ทบทวนรูปแบบและจัดทำรายงาน EIA เพื่อเสริมทรายชายหาดแก้ไขปัญหาการ กัดเซาะชายหาดบางแสนและชายหาดวอนนภา
เป้าหมายโครงการ	รูปแบบการเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดบางแสน และชายหาดวอนนภา ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ระยะทาง ๔ กิโลเมตร
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๘๔๖,๙๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) การเสริมทรายชายหาดที่มีความเหมาะสม ๒) สนับสนุนการท่องเที่ยว ๓) ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำไม้แก่น อ.ไม้แก่น จ.ปัตตานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณในร่องน้ำไปปรับถมบริเวณ ชายฝั่งที่ถูกกัดเซาะ ด้านท้ายน้ำ เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งด้านท้ายน้ำ ๒) ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเชื่อมกันทรายและคลื่น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่างๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเร็วเกินไป และมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือ โดยตามผล การศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทราย และคลื่น พบว่าเกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (down drift) เกิดการกัดเซาะ เนื่องจากตะกอน ที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและคลื่นขวางไว้และ ตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่ง เพื่อเป็นการลดผลกระทบ ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการ ย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sand by Passing) โดยการ ขุดลอกย้ายตะกอนทราย ที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำ แล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำเพื่อเป็นการลด ผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทราย ตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไป
เป้าหมายโครงการ	๑) ขุดลอกตะกอนในร่องน้ำแล้วย้ายทรายไปปรับถมชายฝั่งที่ถูกกัดเซาะ ได้เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม. ๒) ดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๖,๓๒๑,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำ มีประสิทธิภาพ เรือประเภทต่าง ๆ สามารถเข้า - ออกร่องน้ำได้ สะดวก และปลอดภัย ๒) ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเชื่อมกันทรายและคลื่น และรักษาสมดุลของชายฝั่ง ๓) ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย ๔) ป้องกันการรุกรานชายฝั่งทะเล

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

โครงการ	เสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณหาดบางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่ โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ๒) เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทา ความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ และลดการสูญเสียเงิน/ งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดิน ของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ ๓) ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	หาดบางเสร่ ตำบลบางเสร่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นชายหาดที่ได้รับความนิยม ของนักท่องเที่ยว สามารถแวะทานอาหารทะเลหรือเลือกซื้ออาหารทะเลแบบสดๆ ได้ หาดบางเสร่จึงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่า ได้รับการร้องเรียนปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ทำให้หน้าหาดมีความแคบ ส่งผลให้ พื้นที่ชายหาดถดถอยและลดขนาดลงไปทุกปี กรมเจ้าท่าได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อหาแนว ทางแก้ไข และรูปแบบเหมาะสมคือการเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment) โดยในระยะที่ ๑ จะทำการเสริมทรายหาด จากด้านทิศใต้บริเวณตั้งแต่ทางขึ้น-ลง เรือประมงพื้นบ้านบางเสร่ ไปทางด้านทิศเหนือถึงจุดสิ้นสุดถนนเลียบริมชายหาดบางเสร่ (ซอยนาจอมเทียน ๕๖) ระยะทางประมาณ ๑,๕๐๐ เมตร เสริมทรายกว้างเฉลี่ย ๔๐ เมตร สูง +๒.๕๐ ม.รทก. ใช้แหล่งทรายนอกชายฝั่ง ห่างฝั่งประมาณ ๑๕ กม. ความลึก ประมาณ ๒๐ เมตร ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ของโครงการ เงิน ๑ บาทที่ลงทุน ในการเสริมทรายชายหาด จะให้ผลตอบแทนคืนสู่ระบบเศรษฐกิจ ๑๘ บาท ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะอนุกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว
เป้าหมายโครงการ	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดบริเวณหาดบางเสร่ ตำบลบางเสร่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ระยะที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๑,๕๐๐ เมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๓๔๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๕๑,๓๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๓๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๑ ผูกพันงบประมาณ ๑๕๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนและผู้ประกอบการมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้อยู่ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ เงิน ๑ บาท ที่ลงทุนจะให้ผลตอบแทนคืนสู่ระบบเศรษฐกิจ ๑๘ บาท

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๖ บ้านน้ำจ้อย ต.เลิงใต้ อ.โกสุมพิสัย จ.มหาสารคาม												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ												
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ												
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี บ้านน้ำจ้อย หมู่ที่ ๖ ตำบลเลิงใต้ อำเภอกอสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยประชาชนได้รับความเดือดร้อนเนื่องจากตลิ่งพังทลายบริเวณริมแม่น้ำชี บ้านน้ำจ้อย หมู่ที่ ๖ ตำบลเลิงใต้ อำเภอกอสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน จึงมีความจำเป็นต้องแก้ไขโดยเร็ว												
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี บ้านน้ำจ้อย หมู่ที่ ๖ ตำบลเลิงใต้ อำเภอกอสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ความยาวเขื่อนทั้งหมด ๕๗๕ เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนมี ๒ แบบดังต่อไปนี้ ๑) รูปแบบตอกเข็ม แบบโครงสร้างเขื่อนเสาเข็มเสียบแผ่น พร้อมหินเรียงด้านหน้า ความยาว ๓๑๘ เมตร ๒) รูปแบบหินเรียง ความยาว ๒๕๗ เมตร												
งบประมาณ	<table border="1"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td> <td>๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๑๐,๓๕๖,๔๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๔,๙๙๐,๘๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๑๒,๘๙๐,๓๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td> <td>๔,๕๖๒,๕๐๐ บาท</td> </tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๓๕๖,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔,๙๙๐,๘๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๘๙๐,๓๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๔,๕๖๒,๕๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๓๕๖,๔๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔,๙๙๐,๘๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๘๙๐,๓๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๔,๕๖๒,๕๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	๔๕๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖ วงเงิน ๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ												

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ม.๑ แม่น้ำชี บ้านสำโรง ต.ยางท่าแจ้ง อ.โกสุมพิสัย จ.มหาสารคาม										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพัง บริเวณแม่น้ำชี หมู่ ๑ แม่น้ำชี บ้านสำโรง ตำบลยางท่าแจ้ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหาย ต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) พบว่าบริเวณนี้มีปัญหาตลิ่งพังที่มี ความรุนแรงมีความจำเป็นต้องแก้ไขโดยเร็วจากการสำรวจพื้นที่พบว่าริมตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๑ แม่น้ำชี บ้านสำโรง ตำบลยางท่าแจ้ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม มีปัญหาตลิ่งพัง ที่มีความรุนแรงจนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหาย ต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าว ถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไข ปัญหาที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/ รายการ ตามที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอ										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำชี หมู่ ๑ แม่น้ำชี บ้านสำโรง ตำบลยางท่าแจ้ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม รูปแบบโครงสร้างเป็นตอกเสาเข็ม เสียบแผ่น คสล. เจริญลาดหินเรียง ฐานหินทิ้ง ความยาวประมาณ ๕๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๐ เมตร										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๖๑,๒๔๔,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๒,๑๓๕,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๗,๕๐๖,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๑,๑๙๑,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๐,๔๑๑,๔๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๖๑,๒๔๔,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๑๓๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๗,๕๐๖,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๑๙๑,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๐,๔๑๑,๔๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๖๑,๒๔๔,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๑๓๕,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๗,๕๐๖,๔๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๑๙๑,๒๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๐,๔๑๑,๔๐๐ บาท										

ระยะเวลาดำเนินการ	๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๗ วงเงิน ๖๑,๒๔๔,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำมิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำกก ม.๔ บ้านห้วยน้ำเย็น ต.ท่าตอน อ.แม่อาย จ.เชียงใหม่										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งบริเวณริมแม่น้ำกก บ้านห้วยน้ำเย็น ตำบลท่าตอน อำเภอแม่อาย จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวได้รับความเดือดร้อน จากปัญหาอุทกภัยและถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยกรมเจ้าท่าได้รับเรื่องตามหนังสือหน่วยราชการในพระองค์ ๙๐๔ สำนักพระราชวัง เพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อบรรเทา ความเดือดร้อนโดยเร่งด่วน										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบริเวณริมแม่น้ำกก บ้านห้วยน้ำเย็น ตำบลท่าตอน อำเภอแม่อาย จังหวัดเชียงใหม่ รูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบเรียงหินใน ร่องลวดตาข่ายและแผ่นป้องกันการกัดเซาะด้านหน้าเขื่อนและหินทิ้งดินเขื่อน ความสูงตลิ่งประมาณ ๕ เมตร ความยาวประมาณ ๑,๐๐๐ เมตร										
งบประมาณ	<table border="0"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๔๓,๑๖๓,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๔,๑๖๗,๓๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๑,๒๒๔,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๐,๒๗๑,๗๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๔๓,๑๖๓,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๔,๑๖๗,๓๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๒๒๔,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๐,๒๗๑,๗๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๔๓,๑๖๓,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๔,๑๖๗,๓๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๒๒๔,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๐,๒๗๑,๗๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	๕๔๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๗ วงเงิน ๔๓,๑๖๓,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกัน บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ										

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำป่าสัก บริเวณวิทยาลัยเทคโนโลยีและ อุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยาและระบบกันกระแทก ต.หัวรอ อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำป่าสัก บริเวณวิทยาลัยเทคโนโลยีและ อุตสาหกรรมการต่อเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑ แห่ง										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ ตำบลหัวรอ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขอความอนุเคราะห์มายัง กรมเจ้าท่าให้ดำเนินการ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ทดแทนเขื่อนเดิมที่เสียหายหากไม่เร่งดำเนินการ จะส่งผลกระทบต่ออาคารที่อยู่บริเวณริมเขื่อนได้รับ ความเสียหายได้ และทำให้การเรียน การสอนของนักศึกษาได้รับผลกระทบตามมา ประกอบกับผู้ประกอบการเดินเรือ ร้องขอให้มีการก่อสร้างหลักระบบกันกระแทก บริเวณตรงจุดตัดแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสักตรงข้ามวิทยาลัยด้วย ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ตรวจสอบแล้ว เห็นว่าแม่น้ำป่าสัก ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าในลำน้ำที่มีความสำคัญของประเทศ (Inland Waterway) โดยกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการพัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ทำการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งและการบำรุงรักษาร่องน้ำมาโดยลำดับ ดังนั้นการก่อสร้าง เขื่อนป้องกันตลิ่งพังในบริเวณดังกล่าวทำให้สามารถบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ ให้มีความกว้างและลึกที่เหมาะสมรวมทั้งการก่อสร้างหลักระบบกันกระแทก ตามที่คุณประกอบการเดินเรือร้องขอจะช่วยส่งเสริมให้เรือเดินขนส่งสินค้าสามารถ เดินเรือผ่านช่วงโค้งแม่น้ำป่าสักได้สะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งตามแบบรูปและรายการให้แล้วเสร็จภายในกำหนด ความสูงตลิ่งประมาณ ๖ เมตร เขื่อนแบบตอกเสาเข็มเหล็กพืดคู่ (DOUBLE STEEL SHEET PILE) พร้อมทางเดินและราวกันตก ความยาวประมาณ ๒๓๐ เมตร										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๗๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๒,๓๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๗,๘๘๐,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๑,๖๓๙,๓๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๖,๖๘๐,๕๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๗๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๓๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๗,๘๘๐,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๖๓๙,๓๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๖,๖๘๐,๕๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๗๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๓๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒๗,๘๘๐,๒๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๖๓๙,๓๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๖,๖๘๐,๕๐๐ บาท										

ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนาม เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๗ วงเงิน ๗๘,๕๐๐,๐๐๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาดึงพลังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันอาคารและสิ่งปลูกสร้างของราชการที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาดึงพลังเป็นการถาวร ๒) การเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสักซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งในลำน้ำ (Inland Waterway) ที่สำคัญมีความสะดวกปลอดภัย รวดเร็ว อันจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันร่วมสร้างเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ศึกษาวางแผนแม่บท และออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤต) เพื่อแก้ไข ปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออก
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำสายหลัก ในภาคตะวันออกได้แก่แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำระยอง แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำตราด แม่น้ำเวฬุ แม่น้ำประปรัง แม่น้ำประแสร์ แม่น้ำหนุมาน และออกแบบ รายละเอียดในจุดวิกฤต ๒๐ จุด ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลาย ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อน เป็นอย่างมาก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยแม่น้ำสายหลักในภาคตะวันออก ได้แก่ แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำปราจีนบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำนครนายก แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำประแสร์ แม่น้ำตราด ประสบปัญหาการกัดเซาะริมตลิ่งในพื้นที่หลายจุดตลอดความยาวแม่น้ำ ดังนั้น เพื่อเป็นการรักษาสภาพแม่น้ำให้สามารถใช้งานด้านต่างๆได้อย่างเต็ม ศักยภาพ จึงมีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นโดยเร็ว เหมาะสม ตามหลักวิชาการอย่างเป็นระบบและยั่งยืน จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาจัดทำ แผนแม่บทและสำรวจออกแบบเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำ ภาคตะวันออก เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นระบบต่อไป
เป้าหมายโครงการ	จ้างที่ปรึกษาศึกษาเพื่อวางแผนแม่บท และออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤต) เพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออก ก่อนดำเนินการตามผล การศึกษา ต่อไป
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๔,๗๒๖,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๔๕,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๓๘๕,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๙,๓๙๕,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	เบื้องต้นได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนก่อนลงนาม ในสัญญาจ้างต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) มีแผนแม่บทในการแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำสายหลักในภาคตะวันออก เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างถูกต้องเป็นระบบตรงตามลำดับความสำคัญ ลดปัญหาการซ้ำซ้อนของการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานของราชการ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างยั่งยืน ตรงตามความต้องการและไม่เกิดผลกระทบ ๒) นำแผนแม่บท/ผลการศึกษามาใช้เป็นแผนแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวรและเป็นการป้องกันทรัพย์สินของทางราชการ ตลอดจนของประชาชน มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง ๓) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
---	---

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.๘ บ้านวังเวิน ต.ศรีบุญเรือง อ.ชนบท จ.ขอนแก่น								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๘ บ้านวังเวิน ตำบลศรีบุญเรือง อำเภอชนบท จังหวัดขอนแก่น								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด(ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาดลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำชี บ้านเหล่านกชุม หมู่ ๘ บ้านวังเวิน ตำบลศรีบุญเรือง อำเภอชนบท จังหวัดขอนแก่น มีปัญหาดลิ่งพัง ที่มีความรุนแรงจนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้าง บนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มี ความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๘ บ้านวังเวิน ตำบลศรีบุญเรือง อำเภอชนบท จังหวัดขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเป็นตอกเสาเข็ม เสียบแผ่น คสล. เชิงลาดหินเรียง ฐานหินทิ้ง ความยาวประมาณ ๓๕๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๐ เมตร								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๓๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๖,๖๔๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๕,๐๕๑,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๑,๕๐๘,๘๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๓๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๖,๖๔๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๕,๐๕๑,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑,๕๐๘,๘๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๓๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๖,๖๔๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๕,๐๕๑,๒๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑,๕๐๘,๘๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน								
ผลการดำเนินการ	เบื้องต้นได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนก่อนลงนาม ในสัญญาจ้างต่อไป								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาดลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกัน บ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจาก ปัญหาดลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้น้ำจากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของ ประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.๑๒ บ้านเหล่าพัฒนา ต.ดอนหัน อ.เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๑๒ บ้านเหล่าพัฒนา ตำบลดอนหัน อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำชี บ้านเหล่าพัฒนา หมู่ ๑๒ บ้านเหล่าพัฒนา ตำบลดอนหัน อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงจนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำชี หมู่ ๑๒ บ้านเหล่าพัฒนา ตำบลดอนหัน อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเป็นตอกเสาเข็ม เสียบแผ่นคสล. เชิงลาดหินเรียง ฐานหินทิ้ง ความยาว"ประมาณ ๕๓๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๘ เมตร								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๖๔,๒๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๒,๘๔๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๙,๑๐๔,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๒๒,๒๕๖,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๖๔,๒๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๘๔๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๙,๑๐๔,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒๒,๒๕๖,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๖๔,๒๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๘๔๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๙,๑๐๔,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒๒,๒๕๖,๐๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๘ วงเงิน ๕๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.๗ บ้านซีกก้อ ต.เมืองเพีย อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๗ บ้านซีกก้อ ตำบลเมืองเพีย อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๗ บ้านซีกก้อ ตำบลเมืองเพีย อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีปัญหาตลิ่งพังที่มี ความรุนแรง จนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชน ใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่ง ที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความ ความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำชี หมู่ ๗ บ้านซีกก้อ ตำบลเมืองเพีย อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเป็นตอกเสาเข็ม เสียบแผ่น คสล. เชิงลาดหินเรียง ฐานหินทิ้ง ความยาวประมาณ ๔๕๐ เมตร ความสูงตลิ่ง ประมาณ ๑๑ เมตร								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๘,๗๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๓,๐๑๑,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๙,๙๔๘,๘๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๘,๗๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๓,๐๑๑,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙,๙๔๘,๘๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๘,๗๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๓,๐๑๑,๒๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙,๙๔๘,๘๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘ วงเงิน ๒๘,๖๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๙ อยู่ระหว่างดำเนินการ								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกัน บ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจาก ปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้น้ำจากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของ ประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี ม.๑๓ บ้านชีวังแคน ต.สวนหม่อน อ.มัญจาคีรี จ.ขอนแก่น								
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ								
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ								
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๑๓ บ้านชีวังแคน ตำบลสวนหม่อน อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น								
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ ๑๓ บ้านชีวังแคน ตำบลสวนหม่อน อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น มีปัญหาตลิ่งพัง ที่มีความรุนแรง จนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้อง เร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว								
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง แม่น้ำชีหมู่ ๑๓ บ้านชีวังแคน ตำบลสวนหม่อน อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเขิงลาดหินเรียง ฐานหินทั้งความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒ เมตร								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๑,๑๐๗,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๘,๔๙๒,๘๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๑๐๗,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๘,๔๙๒,๘๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๑๐๗,๒๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๘,๔๙๒,๘๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	เบื้องต้นได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	จ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา (ขดเขยงบประมาณที่พบไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับดำเนินการขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำ ในจุดวิกฤตรูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลังความยาวประมาณ ๒,๐๐๐ เมตร
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นโครงการขนาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุดซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักข้างต้น
เป้าหมายโครงการ	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๙,๗๗๓,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๘,๕๐๓,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๒๗๐,๖๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ วงเงิน ๙,๗๗๓,๕๔๐.๕๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๖ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จและกรมฯ ได้ตรวจรับเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๗
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	โครงการศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนากระบวนขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เขตเชิงงบประมาณที่พับไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) พัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำให้สามารถเป็นระบบรองขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางของเมือง และเชื่อมโยงการขนส่งทุกประเภทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ๒) ยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะ จากท่าเทียบเรือเป็นสถานีเรือเพื่อให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความสะดวกสบาย ต่อผู้โดยสาร เช่นเดียวกับสถานีขนส่งอื่น เช่น สถานีรถไฟ ๓) เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วมในการเดินทางและการเชื่อมโยงการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ตามนโยบายรัฐบาล ๔) บริหารจัดการท่าเรือโดยสารสาธารณะอย่างมีมาตรฐานโดยผู้ชำนาญการ อย่างบูรณาการและยั่งยืนโดยการจัดพื้นที่บางส่วนให้มีการบริหารเชิงพาณิชย์เพื่อนำรายได้มาบริหารจัดการระบบต่างๆ ในท่าเรือเป็นการเติมเต็มงบประมาณภาครัฐ โดยมีให้กระทบต่ออัตราค่าโดยสาร ๕) ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งโดยสารทางน้ำเชื่อมระบบขนส่งอื่น ๖) ศึกษาแบบ เทคโนโลยี อุปกรณ์ อำนวยความสะดวกและระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับการติดตั้งภายในสถานีเรือ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเป็นปัญหาที่วิกฤต เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของประชาชนมาโดยตลอด ดังนั้นการเดินทางทางน้ำจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางจึงเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งยังเป็นรูปแบบที่เดินทางที่มีความรวดเร็ว ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยกรมเจ้าท่าได้มีการพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งทางน้ำมาโดยลำดับ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาการพัฒนาดังกล่าวยังติดปัญหาในเรื่องต่างๆ อยู่พอสมควร เช่น เรื่องการเชื่อมต่อระบบขนส่ง ล้อ เรือ ราง ยังมีรอยต่อที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการเดินทาง การพัฒนาพื้นที่หลังท่าระบบตัวร่วมความปลอดภัยการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าเรือ/ปะเทียบเรือ) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการ

	ท่าเรือจากท่าเทียบเรือ (Boat Pier) เป็นสถานีเรือ (Boat Staion) และเพื่อให้ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวก ปลอดภัย ได้รับความนิยมนำขึ้น และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆ อย่างไร รอยต่อ กรมเจ้าท่าเห็นสมควรที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเร่งด่วน และเพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีความเหมาะสม ยั่งยืน เป็นไปตามหลักวิชาการเหมาะสมกับสภาพพื้นที่มีค่าบำรุงรักษาต่ำ อันเป็นการประหยัดงบประมาณของรัฐบาล จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดตลอดจนการวางแผนทางการบริหารจัดการท่าเรืออันเปรียบเสมือนประตูสู่การเดินทางทางน้ำ เพื่อแก้ไขปัญหาลและรองรับการเติบโตการพัฒนาในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ										
เป้าหมายโครงการ	พัฒนาระบบการขนส่งโดยสารทางน้ำ มีพื้นที่เป้าหมายในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีท่าเรือโดยสารในเส้นทางประจำ เชื่อมจากท่าเรือปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ถึง ท่าเรือสาทร กรุงเทพมหานคร										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๓๙,๔๒๔,๕๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๔ ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๕๒๓๓๗๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๕,๘๖๔,๘๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>- บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๘,๓๒๘,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๓๙,๔๒๔,๕๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๔ ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๒๕๒๓๓๗๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ	๕,๘๖๔,๘๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	- บาท	ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๘,๓๒๘,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๓๙,๔๒๔,๕๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๔ ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๒๕๒๓๓๗๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ผูกพันงบประมาณ	๕,๘๖๔,๘๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	- บาท										
ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๘,๓๒๘,๐๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ วงเงิน ๓๙,๔๒๔,๕๐๔.๓๑ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ผลการศึกษาที่จะนำมาปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือโดยสารให้มีความสะดวกและปลอดภัย ๒. ทราบถึงปัญหาและขีดจำกัดในการให้บริการ และการให้บริการเพื่อใช้สำหรับนำมาแก้ไขปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ๓. ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆอย่างไร้รอยต่อ										

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๓ จ.พระนครศรีอยุธยา										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๓										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นโครงการขนาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุดซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักข้างต้น										
เป้าหมายโครงการ	ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับการ ขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำในจุดวิกฤต รูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดเรียงด้านหลังความยาวประมาณ ๒,๗๖๕ เมตร										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๑๑,๐๒๐,๗๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑,๓๕๒,๕๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>- บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๖,๗๓๐,๓๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๒,๙๓๗,๙๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๑,๐๒๐,๗๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑,๓๕๒,๕๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	- บาท	ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๖,๗๓๐,๓๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒,๙๓๗,๙๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๑๑,๐๒๐,๗๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑,๓๕๒,๕๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	- บาท										
ปี ๒๕๖๙ ผูกพันงบประมาณ	๖,๗๓๐,๓๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒,๙๓๗,๙๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๗๕๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ วงเงิน ๑๑,๐๒๐,๗๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ										

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นโครงการขนาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุด ซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักข้างต้น
เป้าหมายโครงการ	ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับการ ขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำในจุดวิกฤต รูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลังความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๙,๕๓๕,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๒๔๒,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๓,๔๓๒,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๔,๓๓๖,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑,๕๒๔,๓๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๗๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๔ วงเงิน ๙,๕๓๕,๐๕๕ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังและส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า ทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยา ออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้ง ลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ Inland Waterway สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายังกรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่ ท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยแต่สภาพปัจจุบัน การเดินเรือประสบปัญหา การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้ง ปัญหาความกว้าง-ความลึกและความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดิน สวนกัน หรือแซงกันในบางบริเวณพื้นที่หลบเรือมีจำกัด ความพยายามแก้ไข ปัญหาขนาดทางเดินเรือของกรมเจ้าท่าโดยขุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่า มีข้อกั่วงวลที่อาจทำให้เกิดปัญหาตลิ่งพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎร ที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง ดังนั้น การพัฒนาทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอก ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักมีความสะดวกและปลอดภัย จึงจำเป็นต้อง ขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา อย่างเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมตลิ่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำต่อไป
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณริมแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพัง และรองรับดำเนินการขุดลอกขยายหน้าตัดลำน้ำ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในจุดวิกฤตโดยมีรูปแบบการก่อสร้าง ชนิดเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืดคู่ (DOUBLE SHEET PILE) พร้อมทางเดิน และราวกันตก ความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๔๔๒,๖๗๐,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๑๓๑,๖๒๔,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑๕๓,๘๔๑,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๙๔,๔๗๙,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๖๒,๗๒๔,๖๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๗๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ วงเงิน ๕๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำมิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓) เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๓ จ.พระนครศรีอยุธยา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพัง และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็ นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมีปริมาณมาก ขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ Inland Water Way สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายังกรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่ ท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยแต่สภาพปัจจุบันการเดินเรือ ประสบปัญหา การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้งยังปัญหาความกว้าง- ความลึก และความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดินสวนกัน หรือแซงกัน ในบางบริเวณพื้นที่หลบเรือมีจำกัด ความพยายามแก้ไขปัญหาขนาดทางเดินเรือ ของกรมเจ้าท่าโดยขุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่ามีข้อกังวลที่อาจทำให้เกิด ปัญหาตลิ่งพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎรที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง ดังนั้น การพัฒนา ทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอก ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ ควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก มีความสะดวกและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ให้กับราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมตลิ่งและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำต่อไป

เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณริมแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาดลิ่งพัง และรองรับดำเนินการขุดลอกขยายหน้าตัดลำน้ำ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในจุดวิกฤต โดยมีรูปแบบการก่อสร้างชนิดเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืดคู่ (DOUBLE SHEET PILE) พร้อมทางเดินและราวกันตก ความยาวประมาณ ๒,๗๖๕ เมตร												
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๖๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>๙๕,๑๔๕,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๙๒,๕๘๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๐,๒๘๔,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๔๘,๐๐๓,๒๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๘๘,๒๘๗,๖๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๖๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๙๕,๑๔๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๙๒,๕๘๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๒๘๔,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๔๘,๐๐๓,๒๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๘๘,๒๘๗,๖๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๖๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๙๕,๑๔๕,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๙๒,๕๘๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๒๘๔,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๔๘,๐๐๓,๒๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๘๘,๒๘๗,๖๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๗๕๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๗ วงเงิน ๖๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาดลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำมิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาดลิ่งพัง ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓) เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล												

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล ม.๘ บ้านท่ากกเสี้ยว ต.บุ่งไหม อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล หมู่ ๘ บ้านท่ากกเสี้ยว ตำบลบุ่งไหม อำเภовารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติเพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำมูล หมู่ ๘ บ้านท่ากกเสี้ยว ตำบลบุ่งไหม อำเภовารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงจนเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจรรวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังถาวรเพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในพื้นที่ให้แก่ประชาชน
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล หมู่ ๘ บ้านท่ากกเสี้ยว ตำบลบุ่งไหม อำเภовารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีรูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบหินเรียง ความยาวประมาณ ๑๖๕ เมตร
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๐๓๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็น การป้องกันบ้านเรือนราษฎร และศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิด ความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้น้ำจากแม่น้ำได้ ตามวิถีชีวิตของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ศึกษาทบทวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาทบทวนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในร่องน้ำป่าสัก โดยประเมินปัญหาอุปสรรค และปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้น พร้อมเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสักต่อไป ๒) เพื่อเสนอรายงานการประเมินผลการดำเนินโครงการ พร้อมเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น พร้อมแผนปฏิบัติการพัฒนาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	จากปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในร่องน้ำป่าสักของกรมเจ้าท่า เช่น เขื่อนป้องกันตลิ่ง ไม่เป็นไปตามแผนงาน ประกอบกับมีความเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียไม่เห็นด้วยกับรูปแบบ โครงสร้าง และผลกระทบอื่นๆ รวมถึงปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจ สังคมและการพัฒนาด้านอื่นๆ เปลี่ยนไป มีบริบทความต้องการของการขนส่งที่มีความต้องการขนส่งทางถนนและหรือทางรางที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว ตรงตามสภาพความต้องการตลาดในปัจจุบัน ล้วนส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำโดยเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล กรมเจ้าท่าจึงเห็นควรศึกษาทบทวนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในร่องน้ำป่าสัก โดยประเมินปัญหาอุปสรรคและปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้น พร้อมเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสักต่อไป
เป้าหมายโครงการ	รายงานการประเมินผลการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก (เขื่อนป้องกันตลิ่ง) พร้อมเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น พร้อมแผนปฏิบัติการพัฒนาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๗,๘๘๕,๙๐๐ บาท
	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒,๖๘๒,๙๐๐ บาท
	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๕,๒๐๓,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๘๐ วัน	
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	แนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสักต่อไป	

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ริมคลองบางกล้วยใหญ่ และบางกล้วยเล็ก บริเวณหน้าวัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร ม.๓ อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมคลองบางกล้วยใหญ่และบางกล้วยเล็กบริเวณ หน้าวัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร หมู่ที่ ๓ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยองค์การบริหารส่วนตำบลบางไทรวัดกล้วยขอรับการสนับสนุนเขื่อน ป้องกันตลิ่งริมคลองบางกล้วยใหญ่และบางกล้วยเล็กบริเวณหน้าวัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร หมู่ที่ ๓ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยขอรับสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง เนื่องจากบริเวณ ดังกล่าวถูกกระแสน้ำกัดเซาะตลิ่งพังเสียหายเพิ่มมากขึ้นทุกปี และมีแนวโน้ม สร้างความเสียหายกับสิ่งสาธารณประโยชน์ของวัดบางกล้วย ประกอบกับ วัดบางกล้วยเคยได้รับงบประมาณจากกรมเจ้าท่าในการก่อสร้างเขื่อนแห่งนี้ แต่มีการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งเพิ่มเติม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้อง ดำเนินการโครงการดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันการพังทลายของตลิ่ง ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการพังทลายของตลิ่งริมคลองบางกล้วยใหญ่และ บางกล้วยเล็ก รวมถึงป้องกันความเสียหายของวัด สถานที่ราชการ และ บ้านเรือนประชาชนที่จะเกิดขึ้น จึงเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณ โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ริมคลองบางกล้วยใหญ่และบางกล้วยเล็ก บริเวณหน้าวัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร หมู่ที่ ๓ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมคลองบางกล้วยใหญ่และบางกล้วยเล็ก บริเวณหน้า วัดบางกล้วย และ รพ.สต.บางไทร หมู่ที่ ๓ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเข็ม ความยาวประมาณ ๓๖๐ เมตร

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๔๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๖,๔๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๓๖,๗๒๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำและสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี ม.๓ บ้านแก่งโก ต.แก้งสนามนาง อ.แก้งสนามนาง จ.นครราชสีมา						
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ						
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ						
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำชี หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ตำบลแก้งสนามนาง อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา						
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยนายพัฒน์พันธ์ พลบูรณ์ กำนันตำบลแก้งสนามนาง อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา ส่งเรื่องผ่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอความอนุเคราะห์รับการสนับสนุนโครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำชี เนื่องจากอำเภอแก้งสนามนางเป็นพื้นที่ที่มีแม่น้ำชีไหลผ่าน ในฤดูน้ำหลาก มวลน้ำจำนวนมากจะไหลล้นตลิ่งเข้าท่วมขังบ้านเรือนของประชาชนและพื้นที่การเกษตร ทำให้เกิดความเสียหายเป็นบริเวณกว้าง จึงขอให้กรมเจ้าท่าสนับสนุนงบประมาณโครงการเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำชี หมู่ ๓ บ้านแก่งโก ตำบลแก้งสนามนาง อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา เป็นการด่วน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน						
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี ม.๓ บ้านแก่งโก ตำบลแก้งสนามนาง อำเภอแก้งสนามนาง จังหวัดนครราชสีมา รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบหินทิ้ง ความยาวประมาณ ๑,๐๐๐ เมตร						
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๕๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท						
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท						
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๕๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท						
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน						
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง						
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็น การป้องกันบ้านเรือนราษฎรและศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำและสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิตของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ						

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง

โครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำปิง ม.๒ บ้านแพะดินแดง ต.ฮอด อ.ฮอด จ.เชียงใหม่
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่ง แม่น้ำปิง หมู่ที่ ๒ บ้านแพะดินแดง ตำบลฮอด อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามผลการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด (ในจุดวิกฤติ) เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในแม่น้ำภาคเหนือ (แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม แม่น้ำลี้ แม่น้ำกก แม่น้ำอิง) ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่ง แม่น้ำปิง หมู่ที่ ๒ บ้านแพะดินแดง ตำบลฮอด อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงจนเกิด ความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชน ในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไข ปัญหาโดยเร็ว ซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อน ป้องกันตลิ่งพังถาวร เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังในพื้นที่ให้แก่ประชาชน
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำปิง หมู่ที่ ๒ บ้านแพะดินแดง ตำบลฮอด อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเข็ม ความยาวประมาณ ๕๑๕ เมตร
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๖๑,๘๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๙,๒๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕๒,๕๓๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็น การป้องกันบ้านเรือนราษฎร และศาสนสถานที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหาย จากปัญหาตลิ่งพังเป็นการถาวร ๒) รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ในการการระบายน้ำ และสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำได้ตามวิถีชีวิต ของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือประโยชน์อื่นๆ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ค่าศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง ๑ ฉบับ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อกำหนดจุดทิ้งวัสดุขุดลอกในทะเล และจัดหาพื้นที่เก็บกองบนฝั่ง สำหรับรองรับวัสดุที่ได้จากการขุดลอกร่องน้ำกันตัง ไม่น้อยกว่า ๑ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี โดยไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แหล่งหญ้าทะเลแนวปะการัง รวมทั้งระบบนิเวศชายฝั่งทะเลและชายฝั่ง
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำกันตังเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของภาคการขนส่งทางน้ำของจังหวัดตรัง จากท่าเรือต่างๆ ในร่องน้ำกันตังสู่ท่าเรือต่างประเทศ เป็นร่องน้ำที่อยู่บริเวณปากแม่น้ำตรัง มีความลึกโดยเฉลี่ยประมาณ ๔-๖ เมตร และ ๖ เมตร มีลักษณะพื้นที่ท้องน้ำเป็นโคลน-ทราย มีอัตราการตกตะกอนที่สูง ทำให้ต้องดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำอยู่เสมอ แต่เมื่อปลายปี ๒๕๖๓ พบว่าหญ้าทะเลบริเวณเกาะลิบง ซึ่งเป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของพะยูน รวมถึงสัตว์น้ำหลายชนิดเกิดความเสียหายโดยไม่ทราบสาเหตุ ซึ่งบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการก่อสร้าง จากเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ ทำให้ทุกภาคส่วนมีความกังวล และได้ประชุมหารือร่วมกัน ขอให้ยกเลิกการทิ้งตะกอนลงในทะเลและย้ายพื้นที่ทิ้งตะกอนจากจุดเดิม ควบคู่กับการศึกษาวิจัยฯ จะต้องดำเนินการศึกษาจุดทิ้งซึ่งห่างจากจุดทิ้งเดิมออกไปในทะเลระยะทาง ๑๒ - ๑๓ กม. และห่างจากเกาะลิบงประมาณ ๑๐ กม. ซึ่งต้องมีการศึกษาและสำรวจพื้นที่เหมาะสมก่อนดำเนินการตลอดจนให้พิจารณาจุดเก็บกองบนฝั่งที่เหมาะสม เพื่อนำทรายกับหินไปช่วยเติมในพื้นที่ที่มีการกัดเซาะชายฝั่งโดยจะทำการศึกษาผลกระทบอย่างถี่ถ้วนก่อนดำเนินการ กรมเจ้าท่า พิจารณาแผนงานตามภารกิจแล้ว จึงเห็นควรศึกษาในประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการขุดลอกร่องน้ำกันตังและการจัดหาพื้นที่เก็บกองวัสดุที่ได้จากการขุดลอกบนฝั่ง รวมถึงบริเวณที่ต้องการนำวัสดุไปปรับถมเพื่อป้องกันการกัดเซาะ ให้เกิดความชัดเจนเพื่อให้การขุดลอกร่องน้ำกันตังที่เป็นร่องน้ำสำคัญทางเศรษฐกิจฝั่งอันดามันสามารถดำเนินการขุดลอกได้โดยไม่เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แหล่งหญ้าทะเลแนวปะการังรวมทั้งระบบนิเวศชายฝั่งทะเลและชายฝั่ง

เป้าหมายโครงการ	๑) สามารถกำหนดจุดทิ้งวัสดุขุดลอกในทะเล มีเส้นผ่านศูนย์กลาง ๒ กิโลเมตร ซึ่งสามารถรองรับตะกอนได้ไม่น้อยกว่า ๔ ล้าน ลบ.ม. ๒) สามารถจัดหาพื้นที่เก็บกองวัสดุที่ได้จากการขุดลอกบนฝั่ง ซึ่งสามารถรองรับวัสดุที่ได้จากการขุดลอก และหิน ได้ไม่น้อยกว่า ๑ ล้าน ลบ.ม.
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๕,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ขอตั้งงบประมาณสำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกันตังได้อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยมีพื้นที่สำหรับบริหารจัดการวัสดุขุดลอกเพียงพอ ๒) การขุดลอกตามภารกิจของกรมเจ้าท่าไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง แหล่งหญ้าทะเลแนวปะการังรวมทั้งระบบนิเวศชายฝั่งทะเลและชายฝั่ง

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ค่าศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี ๑ ฉบับ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม ของการขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจ ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณแหลมตาชี นำมาแก้ไขปัญหาค่าการขึ้นเงินของร่องน้ำ และสอดคล้องกับความต้องการของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒) จัดทำแผนงานขุดลอก/แผนป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ใกล้เคียง และแผนติดตามตรวจสอบประเมินผลการดำเนินงานโครงการตามแผนขุดลอกในระยะยาว ๓) ศึกษาออกแบบร่องน้ำปัตตานี เพื่อรับประกันความลึกตลอดร่องน้ำตามที่ต้องการ ออกแบบไว้ ทำให้ประหยัดงบประมาณในการขุดลอก อีกทั้งช่วยให้การขุดลอกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือได้ยั่งยืน ๔) ศึกษาผลกระทบจากการออกแบบร่องน้ำสำหรับการขุดลอกบำรุงรักษาบริเวณชายฝั่งแหลมตาชี ๕) ดำเนินงานการมีส่วนร่วมขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชน เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเสนอความคิดเห็นและเสนอแนวทางในขั้นตอนต่างๆ ของการศึกษา
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำปัตตานีเป็นหนึ่งในร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ มีการสัญจรคมนาคมขนส่งทางน้ำตลอดเวลา จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการขุดลอกเพื่อให้สามารถเดินเรือเข้าออกได้ตลอดเวลาเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนในการขนส่ง แต่เนื่องจากตามธรรมชาติร่องน้ำหรือทางเดินเรือจะมีการตกละกอนเป็นประจำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากแม่น้ำซึ่งมีผลมาจากตะกอนจากการพังทลายตื้นน้ำ อิทธิพลของกระแสน้ำ น้ำขึ้นน้ำลงมรสุม ฯลฯ ส่งผลให้ร่องน้ำตื้นขึ้น ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดเวลา ปัจจุบันสภาพร่องน้ำตลอดจนผู้ใช้ร่องน้ำและสถานะแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม ประกอบกับร่องน้ำปัตตานี ช่วง กม.-๕+๐๐๐ จะมีตะกอนทรายจากปลายแหลมตาชีไหลมาตกในร่องน้ำตลอด

	โดยในแต่ละปีแหลมตาชีจะงอกเพิ่มขึ้นทุกปีๆ ปีละประมาณ ๒๐-๔๐ เมตร และชายฝั่งก็จะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอๆ จากคลื่นลมและกระแสน้ำ นอกนี้ยังพบว่าเกิดปัญหาการกัดเซาะต่อเนื่องบริเวณชายฝั่งและถนน ตั้งแต่ปลายปี ๒๕๖๔ และในปี ๒๕๖๖ ยังพบว่ามี การกัดเซาะบริเวณชายฝั่งและถนนพังเสียหายมากขึ้นจากเดิม ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมของร่องน้ำปัดตานีและบริเวณชายฝั่งแหลมตาชี เช่น ปริมาณอัตราการตกตะกอน กระแสน้ำ ขนาดร่องน้ำ ความลึกออกแบบให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมการใช้งานในปัจจุบัน รวมถึงการแก้ไขปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นบริเวณแหลมตาชี เพื่อให้การใช้งบประมาณในการขุดลอกและบำรุงรักษาเป็นไปโดยประหยัด มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าที่สุด โดยรวมถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และวิธีการดำเนินการที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนต่อไปด้วย								
เป้าหมายโครงการ	ทราบอัตราการตกตะกอน ทิศทางกระแสน้ำ ข้อมูลทางวิศวกรรมต่างๆ ตลอดจนปริมาณผู้ใช้บริการร่องน้ำในปัจจุบัน เพื่อนำไปวางแผนงานขุดลอกให้สอดคล้องและเหมาะสมกับปัจจุบัน โดยรวบรวมจากผลการศึกษา ตลอดจนประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับองค์ประกอบต่างๆ ของการขุดลอก								
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท								
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท								
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน								
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง								
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทราบอัตราการตกตะกอน ทิศทางกระแสน้ำ ข้อมูลทางวิศวกรรมต่างๆ ตลอดจนปริมาณ ผู้ใช้บริการร่องน้ำในปัจจุบัน เพื่อนำไปวางแผนงานขุดลอกให้สอดคล้องและเหมาะสมกับปัจจุบัน ทำให้ประหยัดงบประมาณในการขุดลอก อีกทั้งช่วยให้การขุดลอกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือได้ยั่งยืน								

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (เรือเจ้าท่า ผ.๕,เรือเจ้าท่า ผ.๖,เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๑,เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๒,เรือเจ้าท่า ผ.๖๐๓,เรือเจ้าท่า จ.๕,เรือเจ้าท่า ๓๐,เรือเจ้าท่า ข.๔๐๘,เรือเจ้าท่า ๔๕,เรือเจ้าท่า ข.๙,เรือเจ้าท่า ๒๙,เรือเจ้าท่า ข.๔๙,เรือเจ้าท่า พ.๒๔๙,เรือเจ้าท่า ผ.๘,เรือเจ้าท่า ผ.๘๐๑,เรือเจ้าท่า ๓๐๒,เรือเจ้าท่า ข.๔๑๐,เรือเจ้าท่า ข.๔๑๑,เรือเจ้าท่า ข.๕๑,เรือเจ้าท่า พ.๒๕๑,เรือเจ้าท่า ข.๔๕ และเรือเจ้าท่า ๒๔๕) กรุงเทพมหานคร ๒๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อปรับปรุงแก้ไขซ่อมแซมเครื่องจักรให้มีความพร้อม สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามเป้าหมายของแผนการปฏิบัติงาน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตัวเรือ, เครื่องจักรกลต่าง ๆ และอุปกรณ์มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพ จึงจำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำเพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมใหญ่เรือฯ โดยการนำเรือเข้าอู่เพื่อรับการซ่อมทำ ตามรายการและรายละเอียดของสัญญา
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๘๔,๘๔๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพ เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า – ออกร่องน้ำได้สะดวกและปลอดภัย ๒. ประชาชนและผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ และระบบคมนาคมขนส่งสามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐานสะดวกและปลอดภัย ๓. ช่วยระบายออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ซ่อมใหญ่เรือทะเล (เรือเจ้าท่า ข.๑๒,เรือเจ้าท่า จ.๑,เรือเจ้าท่า ๓๐๐, เรือเจ้าท่า ข.๑๕,เรือเจ้าท่า ๒๑๕,เรือเจ้าท่า ๓๐๓,เรือเจ้าท่า ข.๓๙,เรือเจ้าท่า ๒๓๙,เรือเจ้าท่า ข.๔๑,เรือเจ้าท่า ๒๔๑,เรือเจ้าท่า ๓๐๖,เรือเจ้าท่า ข.๔๐๑, เรือเจ้าท่า ข.๔๐๓,เรือเจ้าท่า ป.๒๐๑,เรือเจ้าท่า ป.๒๐๒,เรือเจ้าท่า ป.๒๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๒๐๔,เรือเจ้าท่า ป.๓๐๑,เรือเจ้าท่า ป.๓๐๒,เรือเจ้าท่า ป.๓๐๓, เรือเจ้าท่า ป.๓๐๔,เรือเจ้าท่า ๓๐๕,เรือเจ้าท่า ๔๐๒ และเรือเจ้าท่า ๔๐๕) กรุงเทพมหานคร ๒๔ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อปรับปรุงแก้ไขซ่อมแซมเครื่องจักรให้มีความพร้อม สามารถปฏิบัติงานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามเป้าหมายของแผนการปฏิบัติงาน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตัวเรือ, เครื่องจักรกลต่าง ๆ และอุปกรณ์มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพ จึงจำเป็น จะต้องได้รับการซ่อมทำเพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมี ประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อ ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมใหญ่เรือฯ โดยการนำเรือเข้าอู่เพื่อรับการซ่อมทำ ตามรายการและ รายละเอียดของสัญญา
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๔๒,๙๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมี ประสิทธิภาพ เรือประเภทต่างๆ สามารถเข้า – ออกร่องน้ำได้สะดวกและปลอดภัย ๒. ประชาชนและผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ และระบบคมนาคมขนส่ง สามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐานสะดวกและปลอดภัย ๓. ช่วยระบายออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ๑๒ ชุด
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อใช้ติดตั้งทดแทนหรือสับเปลี่ยนทุนเดิมที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ/เสียหายจากอุบัติเหตุและที่เสื่อมสภาพจากอายุการใช้งานหรือเพิ่มเติมในจุดที่เหมาะสม/ร้องขอ เพื่อให้ทุนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา รวมถึงทางราชการได้จำหน่ายเป็นซากวัสดุเรียบร้อยแล้ว
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อทดแทนทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื่องจากทุนที่มีอยู่ มีไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ปัจจุบัน ตัวทุนมีการเสื่อมสภาพ และทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน เนื่องจากเป็นทุนเก่า
เป้าหมายโครงการ	ประชาชนผู้ใชร่องน้ำในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สป.๓ จังหวัดตรัง, สป.๔ จังหวัดสงขลา, สป.๕ จังหวัดจันทบุรี, สป.๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๘๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา เป็นที่หมายในการกำหนดแนวร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำและทะเล/หรือแสดงแนวเขตเรือเดินให้ระมัดระวังในการเล่นเรือได้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำได้ตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี, สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี) ๑๓ ชุด
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อใช้ติดตั้งทดแทนหรือสับเปลี่ยนทุนเดิมที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ/เสียหายจาก อุบัติเหตุและที่เสื่อมสภาพจากอายุการใช้งาน หรือเพิ่มเติมในจุดที่เหมาะสม/ ร้องขอ เพื่อให้ทุนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดเวลา รวมถึงทางราชการได้จำหน่ายเป็นซากวัสดุเรียบร้อยแล้ว
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อทดแทนทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง ไม่น้อยกว่า ๒.๑ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื่องจากทุนที่มีอยู่ มีไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ปัจจุบันตัวทุนมีการเสื่อมสภาพและทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องการขอทุนใหม่มาทดแทน
เป้าหมายโครงการ	ประชาชนผู้ใช້ร่องน้ำในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สบ.๓ จังหวัดตรัง, สบ.๔ จังหวัดสงขลา, สบ.๕ จังหวัดจันทบุรี, สบ.๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๔๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา เป็นที่หมายในการกำหนด แนวร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำและทะเลหรือแสดงแนวเขตเรือเดินให้ระมัดระวัง ในการเล่นเรือได้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเรือ เข้า-ออก ร่องน้ำ ได้ตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำยม กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๓๐+๒๐๐ อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ (ขดเชยงบประมาณที่พับไป)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ขยายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ขดเชยงบประมาณที่ถูกพับไป ๒) ขุดลอกแม่น้ำยมช่วง กม.๐+๐๐๐ - กม.๓๐+๒๐๐ เพื่อบรรเทา ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง ๓) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการไหลของน้ำที่ เชื่อมโยงลุ่มน้ำเดียวกัน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าขอรับจัดสรรงบประมาณ เพื่อขดเชยงบประมาณที่ถูกพับไป ของ งานจ้างก่อสร้างขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำยม กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๓๐+๒๐๐ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ สัญญาเลขที่ ๑๐๐/๒๕๖๖/พย. ลงวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๖ วงเงินสัญญา ๔๗,๐๕๒,๐๐๐ บาท เนื้อดินประมาณ ๙๔๕,๓๓๐ ลบ.ม. ระยะเวลาดำเนินการ ๖๐ วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เนื่องจากผลการประชาสัมพันธ์และลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพภูมิประเทศ พบว่าสภาพภูมิประเทศ ปัจจุบัน เปลี่ยนแปลงไปจากแบบรูปเดิม มีความจำเป็นต้อง แก้ไขแบบรูปก่อสร้างขุดลอกการแก้ไขปัญหาสอดคล้องตามสภาพภูมิประเทศ ปัจจุบัน และหยุดงานเป็นการชั่วคราว โดยจัดทำบันทึกข้อตกลงแก้ไข เปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างก่อสร้างขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ ที่แม่น้ำยม กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๓๐+๒๐๐ อำเภอชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์ (ครั้งที่ ๑) ภายในวงเงิน ระยะเวลา และเงื่อนไขอื่น ๆ คงเดิม ความก้าวหน้าของการดำเนินงานและผลการเบิกจ่าย ๑) หยุดงานชั่วคราว ครั้งที่ ๑ : ระดับน้ำสูงไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ตั้งแต่วันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๖ ๒) สักรวจสภาพพื้นที่แก้ไขแบบรูปแล้วเสร็จ ตั้งแต่วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ – วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๗ ๓) หยุดงานชั่วคราว ครั้งที่ ๒ : ระดับน้ำสูงไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ตั้งแต่วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๗ – ปัจจุบัน

	๔) คอยติดตามระดับน้ำ ลงพื้นที่ตรวจสอบ เพื่อแจ้งผู้รับจ้างเข้าพื้นที่ปฏิบัติงานต่อไป ๕) ระยะเวลาดำเนินการคงเหลือ ๕๗ วัน ๖) เบิกเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ จำนวน ๗,๐๕๗,๘๐๐ บาท คงเหลือ ๓๙,๙๙๔,๒๐๐ บาท ดังนั้น กรมเจ้าท่า จึงขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ รายการค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำยม กม.๐+๐๐๐ ถึง กม.๓๐+๒๐๐ จำนวน ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๔๕,๓๓๐ ลบ.ม. วงเงิน ๓๙,๙๙๔,๒๐๐ บาท เพื่อชดเชยงบประมาณที่ถูกพับไปของงานดังกล่าวข้างต้น
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกปริมาณวัสดุ ๙๔๕,๓๓๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๙,๙๙๔,๒๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๖ วงเงิน ๔๗,๐๕๒,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง ๒) บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้ง และสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล ๓) มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง ๔) เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่ ๕) แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา อันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ๒) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ๓) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ๔) เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้าและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของ กรมเจ้าท่า เป็นเส้นทางการเดินเรือเพื่อเข้าเทียบท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือ มาตรฐานสากลระหว่างประเทศ เป็นช่องทางขนส่งโดยตรงสำหรับการนำเข้า และส่งออกสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือฟีดเดอร์พอร์ท (Feeder Port) ที่สำคัญของภาคใต้ มีความจำเป็นต้อง ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาดมาตรฐานอยู่เสมอเพื่อให้การวางแผน การขนส่งสินค้า และเดินเรือเป็นไปได้อย่างต่อเนื่องและมีความปลอดภัย กระทรวงการคลัง โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมต. ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕ และให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรร งบประมาณในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา ให้แก่ จท. ตามแผน ที่ จท. ได้ส่งให้แล้ว ตลอดระยะเวลาของโครงการ ๒๕ ปี (ปีละ ๑.๓ ล้าน ลบ.ม.) เป็นเงินงบประมาณรวม ๓,๑๘๔.๕๗ ลบ.
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๒๕,๓๓๙,๘๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๔๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือสงขลา เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคใต้ในอนาคต ๒) สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของ ประเทศ ๓) ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา อันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ๒) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ๓) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ๔) เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ขุดลอกร่องน้ำปัตตานี ให้เรือสามารถเข้าออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เนื่องจากเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ หากไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน จะทำให้เรือสินค้าพาณิชย์ขนาดใหญ่ เรือประมง และการสัญจรทางน้ำ ไม่สามารถแล่นผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกตลอดเวลา ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอน้ำขึ้น และเสียค่าใช้จ่ายในการบรรทุกขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งยังอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในด้านต่างๆ เช่น การสัญจรทางน้ำของเรือประมงและเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ และเป็นจุดที่จอดพักเรือเพื่อหลบมรสุมอย่างปลอดภัย โดยเพิ่มปริมาณงานตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ความสำคัญในการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ ร่องน้ำสามารถเดินเรือได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด จึงมีความจำเป็นต้องขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาดมาตรฐานอยู่เสมอ เพื่อให้การวางแผนการขนส่งสินค้า และเดินเรือเป็นไปได้ด้วยความต่อเนื่อง และมีความปลอดภัย (หนังสือกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ที่ มท ๐๒๒๗.๓ (ยล)/ว ๒๓๔ ลงวันที่. ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ แจ้งผลการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ติดตามการดำเนินงานตามข้อสั่งการ นรม.)

เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้อง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๓๗,๘๒๙,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือสงขลา เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคใต้ในอนาคต ๒) สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของประเทศ ๓) ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา อันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ภาคกลาง ๒) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ๓) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ๔) เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ มีการสัญจร ทางน้ำตลอดเวลาบรรจุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ซึ่งกรมเจ้าท่าต้องดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งเรือสินค้าและเรือประมง พาณิชย์ขนาดใหญ่ เรือลำเลียง (Lighter/Barge) สัญจรเข้า-ออกเป็นจำนวน มาก มีความจำเป็นต้องขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาดมาตรฐานอยู่เสมอ เพื่อให้การวางแผนการขนส่งสินค้า และเดินเรือเป็นไปด้วยความต่อเนื่อง และมีความปลอดภัย
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้อง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๖๑๒,๓๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๑๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการเดินเรือได้ตลอดเวลา เพื่อรองรับ การขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคกลางในอนาคต ๒) สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ ของประเทศ ๓) ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา อันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ๒) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ๓) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ๔) เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำบ้านดอนเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ มีการสัญจรทางน้ำ ตลอดเวลา จังหวัดสุราษฎร์ธานีได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาให้เป็น จุดเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาคฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อพัฒนา ระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้าและรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยร่องน้ำบ้านดอนเป็นเส้นทางเดินเรือซึ่งมีท่าเรือ จำนวน ๑๙ ท่า มีเรือสินค้าแล่นผ่านเข้า - ออก เดือนละประมาณ ๕๐ - ๖๐ เที่ยว มีสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ แก๊ส แอมโมเนียเหลว ยางมะตอย น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ส่วนสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ อาหารทะเลสดแช่แข็ง ยางแผ่นรมควัน ยางแท่งไม้ยางพารา แร่ยิปซัม แร่แอนไฮไดรต์ ปูนซีเมนต์ และอื่นๆ รวมมูลค่า การส่งออกปีละนับหมื่นล้านบาท ทั้งนี้สำนักงานนโยบายและแผนการจราจร ขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการศึกษาสินค้าชายฝั่งของไทย เพื่อยกระดับ การพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย และเห็น ว่าร่องน้ำบ้านดอนเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญที่จะทำให้โครงการ ประสบความสำเร็จ โดยมีความจำเป็นต้องขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ ขนาดมาตรฐานอยู่เสมอเพื่อให้การวางแผนการขนส่งสินค้า และเดินเรือเป็น ไปได้ด้วยความต่อเนื่องและมีความปลอดภัย

เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๔๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๓๖,๑๔๔,๔๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคตะวันออกในอนาคต ๒) สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของประเทศ ๓) ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา อันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก ๒) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ๓) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ๔) เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ร่องน้ำบางปะกง เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของกรมเจ้าท่า การสะสมของตะกอนทำให้ไม่สามารถแล่นผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวก ตลอดเวลา ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอน้ำขึ้น และเสียค่าใช้จ่าย ในการบรรทุก ขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย จึงจำเป็นต้อง ขุดลอกให้ได้ขนาด และความลึกตามที่ออกแบบไว้ในร่องน้ำบางปะกงมีท่าเรือ เรือสินค้าพาณิชย์ขนาดใหญ่ (เรือ GAS, Cruise Oil, น้ำมันปาล์ม, ผลิตภัณฑ์ ปิโตรเลียม)
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้อง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙๔,๕๐๒,๖๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๑๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือ สงขลา เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกของภาคใต้ ในอนาคต ๒) สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ ของประเทศ ๓) ลดการสูญเสียรายได้และโอกาสจากการใช้ร่องน้ำทางเดินเรือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	กำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆ สามารถสัญจร เข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัย ในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำ ขาดแคลนในฤดูแล้ง ๔) เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ปัจจุบันแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆได้รับผลกระทบจากปัญหาการขยายพันธุ์ ของผักตบชวาอย่างรวดเร็ว และมีปริมาณที่หนาแน่น กีดขวางทางน้ำ ส่งผลให้ การสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้ได้ตามปกติ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การระบายน้ำได้ไม่เต็มที่ น้ำเน่าเสีย สัตว์น้ำลดลง ระบบนิเวศน์เสียหาย ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีกำจัดผักตบชวาออกจากแม่น้ำ ลำคลองต่าง ๆ เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอกเพื่อกำจัดผักตบชวาและ วัชพืชในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ ขอเสนอแผนงาน โครงการกำจัดผักตบชวาในพื้นที่ความรับผิดชอบ เพื่อเป็นแก้ไขปัญหา ความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากปัญหาผักตบชวาและเพื่อรักษา สภาพของแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ ให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ
เป้าหมายโครงการ	กำจัดผักตบชวาและวัชพืช ตามแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆได้จำนวน ๓๐๐,๐๐๐ ตัน และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๙๗๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนเสนอขออนุมัติชุดลอก
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) การสัญจรทางน้ำสะดวกขึ้น ๒) ระบายน้ำได้ดีขึ้น ๓) คุณภาพของน้ำดีขึ้น ๔) สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น ๕) ลดการแพร่ขยายพันธุ์ของผักตบชวาและพาหะนำโรคต่าง ๆ ๖) ระบบนิเวศน์ของแม่น้ำ ลำคลอง กลับคืนมา ๗) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	กำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อบำรุงรักษาสภาพแม่น้ำ ลำคลองสาขาให้สามารถระบายน้ำได้ดี ในฤดูน้ำหลาก ๒) เพื่อให้เรือต่างๆสามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก ๓) เพื่อให้เกิดความสวยงามของสภาพภูมิทัศน์
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ปัจจุบันแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆได้รับผลกระทบจากปัญหาการขยายพันธุ์ ของผักตบชวาอย่างรวดเร็วและมีปริมาณที่หนาแน่น กีดขวางทางน้ำ ส่งผลให้ การสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้ได้ตามปกติ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การระบายน้ำได้ไม่เต็มที่ น้ำเน่าเสีย สัตว์น้ำลดลง ระบบนิเวศน์เสียหาย ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีกำจัดผักตบชวาทิ้งจากแม่น้ำ ลำคลองต่าง ๆ เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ สำนักพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอก เพื่อกำจัดผักตบชวาและวัชพืชในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่ รับผิดชอบ ขอเสนอแผนงานโครงการกำจัดผักตบชวาในพื้นที่ความรับผิดชอบ เพื่อเป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆของประชาชนจากปัญหาผักตบชวา และเพื่อรักษา สภาพของแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆ ให้กลับมาเป็นปกติตาม ธรรมชาติ
เป้าหมายโครงการ	กำจัดผักตบชวาและวัชพืช ในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ประมาณ ๗๐,๐๐๐ ตัน และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒,๓๒๗,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) การสัญจรทางน้ำสะดวกขึ้น ๒) ระบายน้ำได้ดีขึ้น ๓) คุณภาพของน้ำดีขึ้น ๔) สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น ๕) ลดการแพร่ขยายพันธุ์ของผักตบชวาและพาหะนำโรคต่าง ๆ ๖) ระบบนิเวศน์ของแม่น้ำ ลำคลอง กลับคืนมา ๗) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๓ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้เกิดดินเลน รือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออก ร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง ๔) เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาเกิดการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่างๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ดินเลนในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านในปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๓ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๖๔๘,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๒๑๕,๙๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๒) พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น ๓) ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น ๔) การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง ๕) ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ ๖) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ๗) ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ จำนวน ๔ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้เกิดดินขึ้น เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง ๔) เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาเกิดการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกักเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้เกิดดินขึ้นในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านในปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆของประชาชนจากดินขึ้นของแม่น้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอกจำนวน ๔ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๖๑๕,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๙๓๐,๙๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๒) พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น ๓) ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น ๔) การกักเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง ๕) ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ ๖) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ๗) ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ จำนวน ๖ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) รักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออก ร่องน้ำได้สะดวกและปลอดภัย ๒) ประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำ ขาดแคลนในฤดูแล้ง ๔) เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และ หวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาเกิดการกัดเซาะพังทลาย และตกตะกอนในบริเวณต่างๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำ มีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอน ทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหามหาภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาน้ำขาดแคลนน้ำต้นทุน สำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำฯลฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็น อย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพ ตามธรรมชาติ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอก และบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอก เพื่อเป็นแก้ไข ปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๖ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๔๗๖,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๑๐๔,๒๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๒) พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น ๓) ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น ๔) การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง ๕) ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และทวงแหนดลำน้ำ ๖) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ๗) ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น จำนวน ๗ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัย ในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำ ขาดแคลนในฤดูแล้ง ๔) เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาการกัดเซาะ พังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่างๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่ กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการ ตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำ ด้านในปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหามหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับ อุปโภค บริโภค ในฤดูแล้ง และปัญหาการลดลงของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็น การช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องดำเนินการขุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ กรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหา ร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการขุดลอกและ บำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำ จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกในพื้นที่ความรับผิดชอบ เพื่อเป็นแก้ไขปัญหามหาอุทกภัยความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก ๒๘๙,๐๐๐ ลบ.ม. และผู้รับบริการและ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๙๕๖,๑๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๒) พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น ๓) ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น ๔) การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง ๕) ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ ๖) ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ๗) ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า- ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ๔) สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ได้ตามปกติ ต้องรอน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเล ได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้ บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้น เขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๕๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร และผู้รับบริการและ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๓๓๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ๒) ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหา การเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๓) ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล ๔) ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง จำนวน ๖ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า- ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ๔) สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ได้ตามปกติ ต้องรอนานขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเล ได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้ บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้น เขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของ ประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๖ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๘๒๕,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร และผู้รับบริการและ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๔,๓๐๓,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ๒) ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหา การเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๓) ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล ๔) ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า- ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ๔) สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ได้ตามปกติ ต้องรอนานขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเล ได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้น เขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๘๒๙,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร และ ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๔๕๑,๑๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ๒) ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหา การเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๓) ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล ๔) ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี จำนวน ๗ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า- ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ๔) สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ได้ตามปกติ ต้องรอน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเล ได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้ บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้น เขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๓๒๙,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร และ ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๗๑๙,๑๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ๒) ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหา การเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๓) ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล ๔) ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า- ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย ๒) เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก ๓) เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ๔) สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมง พื้นบ้าน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	โดยปกติร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออก ได้ตามปกติ ต้องรอนานขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเล ได้อย่างสะดวก กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้น เขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเล จึงเห็นควรดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๑๗ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอก จำนวน ๕๒๙,๓๕๐ ลูกบาศก์เมตร และผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความพึงพอใจไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๔๖๖,๒๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจร เข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ๒) ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหา การเกิดอุทกภัยในพื้นที่ ๓) ป้องกันสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล ๔) ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย และหลักไฟนำพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอันดามัน สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง ๗ หลัก
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ใช้เป็นที่หมายกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่นๆ เพื่อกำกับให้เรือแล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน ๒) สร้างเพื่อใช้เป็นที่หมาย/แนวเล็งกลางร่องน้ำ เพื่อเป็นที่หมายให้เรือแล่นได้ตรงตามร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ต้น/และหรือทางเดินเรือที่ดีที่สุดในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตราย พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง - หลักไฟขอบร่องฯ จำนวน ๔ หลัก - หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายฯ จำนวน ๑ หลัก - หลักไฟนำร่องฯ จำนวน ๒ หลัก
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๖๒๙,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๐๐ วัน

ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) สะดวกในการบำรุงรักษา ๒) เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่นๆ ให้เป็นที่ยกมาใช้ในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด ๓) เป็นแนวกำกับกลางร่องน้ำที่แน่นอนชัดเจน ให้เป็นที่ยกมาทั้งในกลางวัน และกลางคืนเพื่อให้เรือแล่นเข้า-ออกร่องน้ำ หรือทำเทียบเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย และหลักไฟนำพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี,สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๙ หลัก
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ใช้เป็นที่หมายกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตรายหรือสิ่งอื่นๆ เพื่อกำกับให้เรือแล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัยในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน ๒) สร้างเพื่อใช้เป็นที่หมาย/แนวเล็งกลางร่องน้ำ เพื่อเป็นที่หมายให้เรือแล่นได้ตรงตามร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิมที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ต้น/และหรือทางเดินเรือที่ดีที่สุดในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และหลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ผังอ่าวไทย (สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จังหวัดจันทบุรี และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี) จำนวน ๙ หลัก ๑) หลักไฟขอบร่องฯ จำนวน ๗ หลัก ๒) หลักไฟนำฯ จำนวน ๒ หลัก

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๙๒๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๐๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) สะดวกในการบำรุงรักษา ๒) เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่นๆ ให้เป็นที่ยกหมายในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด ๓) เป็นแนวกำกับกลางร่องน้ำที่แน่นอนชัดเจน ให้เป็นที่ยกหมายทั้งในกลางวัน และกลางคืนเพื่อให้เรือแล่นเข้า-ออกร่องน้ำ หรือท่าเทียบเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกระบี่ (บริเวณคลองจิหลาด,สวนสาธารณะธารา และเขานาบน้ำ) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่งสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ขุดลอกร่องน้ำ เพื่อให้เรือต่าง ๆ สามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้โดยสะดวกปลอดภัย ตลอดเวลา ลดการสะสมของตะกอนในร่องน้ำที่จะก่อให้เกิดการตื้นเขิน และเพื่อบำรุงรักษาร่องน้ำที่ยังมีปริมาณตะกอนคงค้างอยู่เป็นจำนวนมาก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามหนังสือ ศูนย์ประสานงานพรกภูมิใจไทยประจำจังหวัดกระบี่ ที่ กท.กบ. ๘/๒๕๖๗ ลงวันที่๒๖ เมษายน ๒๕๖๗ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้ขุดลอกร่องน้ำกระบี่ ด้วยศูนย์ประสานงานพรกภูมิใจไทยประจำจังหวัดกระบี่ ได้รับเรื่องร้องทุกข์จากประชาชนเจ้าของเรือ นายท้ายเรือ ผู้ให้บริการเรือท่องเที่ยว และผู้ให้บริการเรือข้ามฟาก ซึ่งเป็นผู้ใช้ร่องน้ำบริเวณร่องน้ำกระบี่ (ร่องน้ำตั้งแต่เขานาบน้ำถึงปากร่องน้ำกระบี่บริเวณหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่) ในการประกอบอาชีพ และใช้สัญจรเข้า - ออก ชุมชนบ้านเกาะกลาง ทั้งนี้บริเวณดังกล่าวยังมีท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือประมง และเรือที่มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น เรือยอร์ช เรือสปีดโบ๊ท เรือหางยาว ได้รับความเดือดร้อนเนื่องจากร่องน้ำทางเดินเรือตื้นเขิน ทำให้เห็นสันดอนกลางน้ำ ส่งผลให้การเดินเรือมีความยากลำบากอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่ได้รับการฟื้นฟู และบำรุงรักษาทางเดินเรือเป็นเวลานาน ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในการใช้ร่องน้ำทางเดินเรือที่ตื้นเขินและเพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ให้กรมเจ้าท่า พิจารณาทำการขุดลอกร่องน้ำกระบี่ตั้งแต่เขานาบน้ำไปจนถึงปากร่องน้ำกระบี่บริเวณหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่อย่างเร่งด่วน
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกและขนย้ายวัสดุจากการขุดลอก เนื้อดินประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๔๖,๘๔๒,๔๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกิดความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการ แบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม ๒) ร่องน้ำทางเดินเรือสามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ตามวัตถุประสงค์ ประชาชนนักท่องเที่ยว และประกอบการ มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล ๓) ยกกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมการสร้างอาชีพ และสร้างรายได้ ให้แก่ประชาชนในพื้นที่โครงการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำปิง ต.ลานตอกไม้ตก อ.โกสัมพีนคร จ.กำแพงเพชร จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำที่ตื้นเขิน เพื่อรักษาสภาพตามธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่ เก็บกักน้ำ และระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็น การฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามหนังสือ ที่ว่าการองค์การบริหารส่วนตำบลลานตอกไม้ตก ที่ กพ ๗๗๕๐๓/๒๑๔ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๗ ขอความอนุเคราะห์ขุดลอกเปลี่ยนทางน้ำ โดยแจ้งว่า กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นมา ส่งผลกระทบต่อสภาพ ระบบนิเวศน์และการดำรงชีวิตของประชาชน ประชาชนไม่สามารถใช้ประโยชน์ จากแม่น้ำปิงได้ทั้งในด้านอุปโภค – บริโภคและด้านเกษตรกรรมจึงขอความอนุเคราะห์ ให้กรมเจ้าท่าในการขุดลอกเปลี่ยนทางน้ำ
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๒๑๐,๐๐๐ ลบ.ม.ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๘๗๐,๔๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มพื้นที่การระบายน้ำ บรรเทาปัญหาน้ำท่วม และอุทกภัย ๒) เพิ่มพื้นที่กักเก็บน้ำไว้ใช้ในการอุปโภค บริโภค ๓) บรรเทาปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งแม่น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่แม่น้ำป่าสัก อ.หล่มเก่า อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์ จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำที่ตื้นเขิน เพื่อรักษาสภาพตามธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่ เก็บกักน้ำ และระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็น การฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามหนังสือที่ว่าการอำเภอหล่มเก่า จังหวัดเพชรบูรณ์ ที่ พช ๐๓๑๘/๒๔๒๑ ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดยขอความอนุเคราะห์ให้กรมเจ้าท่า ดำเนินการขุดลอกแม่น้ำป่าสัก อำเภอหล่มเก่า จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อแก้ไข ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน กรณีแม่น้ำป่าสักมีสภาพตื้นเขินและเกิด การกีดขวางน้ำ ซึ่งเกิดจากการทับถมของตะกอนดินที่มากับกระแสน้ำ ในช่วง ฤดูน้ำหลาก ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของแม่น้ำ ทำให้เกิด ความเสียหายเป็นวงกว้างและในอนาคตอาจเกิดความเสียหายต่อบ้านเรือน ของประชาชนที่อยู่ริมแม่น้ำป่าสัก
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม.ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จ สมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๘๙๔,๖๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มพื้นที่การระบายน้ำ บรรเทาปัญหาน้ำท่วม และอุทกภัย ๒) เพิ่มพื้นที่กักเก็บน้ำไว้ใช้ในการอุปโภค บริโภค ๓) บรรเทาปัญหาการกีดขวางชายฝั่งแม่น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ แม่น้ำอิง ต.ลอ ต.ทุ่งรวงทอง อ.จุน จ.พะเยา จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำที่ตื้นเขิน เพื่อรักษาสภาพตามธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่เก็บกักน้ำ และระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการฟื้นฟู ระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องด้วยปัจจุบัน แม่น้ำลำคลองต่างๆที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงาน พัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จังหวัดเชียงใหม่ ในพื้นที่รับผิดชอบ ๑๐ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดแพร่ จังหวัดน่าน จังหวัดลำพูน จังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งมีแม่น้ำสายหลัก แม่น้ำปิง วัง ยม น่าน กก จาง อิง ผาง ลาว และลำน้ำสาขา ให้สามารถใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆได้ดี แต่จากเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้น ในแม่น้ำลำคลองสายหลักต่างๆ ทำให้เกิดตะกอนทับถมจำนวนมาก บางแห่ง มีการกัดเซาะตลิ่งทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางการไหล ทำให้เกิดการพังทลายเป็น อุปสรรคต่อการระบายน้ำ ในช่วงน้ำหลากของทุกปี ซึ่งสาเหตุเกิดจากสมดุลง ธรรมชาติเกิดการเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ผู้ใช้ร่องน้ำจึงได้รับความเดือดร้อน จากการตื้นเขิน จนเกิดภาวะน้ำท่วมจากการระบายน้ำไม่ทัน ดังนั้น เทศบาล ตำบลเวียงลอ ได้มีหนังสือที่ พย ๕๓๓๐๕/๗๓๘ ลงวันที่๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ให้ดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำอิงที่ ตำบลล่อ อำเภोजุน จังหวัดพะเยา
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๒๔๐,๐๐๐ ลบ.ม.ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๓๒๐,๙๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มพื้นที่การระบายน้ำ บรรเทาปัญหาน้ำท่วม และอุทกภัย ๒) เพิ่มพื้นที่กักเก็บน้ำไว้ใช้ในการอุปโภค บริโภค ๓) บรรเทาปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งแม่น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ

กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศที่ลำชะ ต.บ้านใหม่ อ.ครบุรี จ.นครราชสีมา จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำที่ตื้นเขิน เพื่อรักษาสภาพตามธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่เก็บกักน้ำ และระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	คลองลำชะ บริเวณ ตำบลบ้านใหม่ ตำบลชะ ตำบลอรพิมพ์ อำเภอครบุรี จังหวัดนครราชสีมา เป็นร่องน้ำที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ ปัจจุบันมีสภาพแคบและตื้นเขิน บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งมีต้นไม้ขนาดใหญ่และกอไผ่ขึ้นอยู่ตลอดริมตลิ่ง รวมทั้งมีวัชพืชเกิดขึ้นบริเวณสันดอนกลางลำน้ำส่งผลให้น้ำไหลไม่สะดวก ฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน ฤดูแล้งเก็บกักน้ำได้ในปริมาณน้อย ประชาชนประสบปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคในฤดูแล้ง และประสบปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก รายละเอียดตามหนังสือขอความอนุเคราะห์ ของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานครราชสีมา ที่ คค ๐๓๑๗.๔/นม.๗๕๙ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ และ ที่ คค ๐๓๑๗.๔/นม ๖๘๕ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ดังนั้น เพื่อเป็นการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอกและบำรุงรักษาสภาพแม่น้ำต่าง ๆ จึงเห็นควรดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกคลองลำชะ บริเวณดังกล่าว เพื่อรักษาสภาพของแม่น้ำให้เป็นไปตามธรรมชาติ ตลอดจนสามารถเก็บกักน้ำในฤดูแล้งและเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในช่วงฤดูน้ำหลากได้ตามธรรมชาติต่อไป
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๑๕๖,๕๐๐ ลบ.ม.ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๓๖,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพิ่มพื้นที่การระบายน้ำ บรรเทาปัญหาน้ำท่วม และอุทกภัย ๒) เพิ่มพื้นที่กักเก็บน้ำไว้ใช้ในการอุปโภค บริโภค ๓) บรรเทาปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งแม่น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิตที่ : ผลิตบุคลากรและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี

โครงการ	ซ่อมทำประจำปี เรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือสาครวิสัย จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๑	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๓	ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเรือที่มีระบบขับเคลื่อนตราอักษร MAN หรือ MAN B&W ขนาดไม่ต่ำกว่า ๓,๕๐๐ กิโลวัตต์ ให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่องและซึ่งหากไม่ได้รับการซ่อมทำประจำปี ทำให้ไม่สามารถ ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ ดังนั้นเจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือ ทำให้เรือไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้นักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันการศึกษาสมทบและสถาบันอื่นๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เรือสาครวิสัยเป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันการศึกษาสมทบและสถาบันอื่นๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัยการซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙ นี้ เรือสาครวิสัยครบกำหนดเข้ารับการตรวจเรือประจำปีและตรวจครั้งใหญ่ตามข้อกำหนดของสถาบันจัดชั้นเรือจำเป็นจะต้องมีการต่ออายุประกาศนียบัตรต่างๆ สำหรับการใช้เรือ มีการเปลี่ยนและซ่อมบำรุงอุปกรณ์รื้อภัยและเพื่อให้เรือสาครวิสัย มีความพร้อมใช้ในราชการ
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือต่างๆ ของเรือฝึกนักเรียน ให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่อง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๐๕ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพื่อเป็นเครื่องมือฝึก อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการเรียนการสอนหลักสูตรวิชาการเดินเรือ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต และหลักสูตรนายประจำเรือ ระดับ Operation Level ซึ่งเป็นไปตามเนื้อหาวิชาใน IMO Model Course ๗.๐๔ (๓) ค่าตอบแทนการเรียนการสอน ๒) เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติประเทศ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิตที่ : ผลิตบุคลากรและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี

โครงการ	จัดซื้อเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือ (Navigation Simulator) บนเรือฝึกสาครวิสัย ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๑	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๓	ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อจัดซื้อเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือ (Navigation Simulator) บนเรือฝึกสาครวิสัยประกอบการเรียนการสอน ๒) เพื่อทดแทนของเดิม ๓) เพื่อให้ผู้เรียนสามารถเห็นภาพ ได้ฝึกปฏิบัติงานในสถานการณ์ต่างๆ ที่บางสถานการณ์อาจจะเกิดขึ้นจริงในขณะฝึกกับเรือฝึกได้ยาก ๔) เพื่อได้ทดลองปฏิบัติให้เกิดความเข้าใจในหัวข้อที่เรียนหรือฝึกอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เป็นเรือฝึกนักเรียน จึงจำเป็นต้องทำการซ่อมบำรุงรักษาตัวเรือ เครื่องจักรระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องมือฝึกจำลองภายในเรือให้ใช้ราชการได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ เพื่อให้การฝึกเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการในฐานะที่เป็นสถาบันผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของรัฐ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องยกระดับมาตรฐานของสถาบันให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา STCW ซึ่งสิ่งที่จำเป็นต่อการพัฒนา และยกระดับความรู้ความสามารถคือการนำเทคโนโลยีดิจิทัลแบบมัลติมีเดียมาประกอบการเรียนการสอนภาย ทำให้ผู้เรียนสามารถเห็นภาพ และได้ทดลองปฏิบัติอย่างจริงจัง ทำให้เกิดความเข้าใจในหัวข้อที่เรียนหรือฝึกอย่างชัดเจนเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือ (Navigation Simulator) บนเรือสาครวิสัยใหม่ที่ต้องการนี้สำหรับนำมาใช้ทดแทนเครื่องฝึกจำลอง ที่ติดตั้งไว้เดิมทั้งในส่วนของ hardware และ software ที่บางส่วนมีอายุใช้งานมากกว่า ๑๐ ปีแล้ว และมีความล้าสมัย อุปกรณ์ฮาร์ดแวร์ที่ประกอบเป็นสถานีนักเรียนมีสภาพไม่สมบูรณ์ ขำรุดเสียหายหลายเครื่อง ซอฟต์แวร์เดิมที่ใช้อยู่เป็นเทคโนโลยีเก่าล้าสมัย ไม่รองรับเทคโนโลยีด้านการแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ที่เปลี่ยนแปลงพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง และไม่สอดคล้องเป็นไปตามข้อบังคับสากลปัจจุบัน ทำให้การเรียนการสอนขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามที่ IMO Model Course กำหนดไว้

	ดังนั้น เพื่อให้การเรียนการสอนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้รับการฝึกมากที่สุด ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือมาใช้ประกอบในการเรียนการสอนให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และผู้รับการฝึกในหลักสูตรต่างๆ ได้ฝึกปฏิบัติงานในสถานการณ์ต่างๆ ที่บางสถานการณ์อาจจะเกิดขึ้นจริงในขณะฝึกกับเรือฝึกได้ยาก ฝึกการแก้ปัญหาหรือการแก้สถานการณ์ นำไปสู่การปฏิบัติที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ อันเป็นการยกระดับการเรียนการฝึกของสถาบันให้มีมาตรฐานสากลทัดเทียมนานาชาติอารยะประเทศประสิทธิภาพ อันเป็นการยกระดับการเรียนการฝึกของสถาบันให้มีมาตรฐานสากลทัดเทียมนานาชาติอารยะประเทศ
เป้าหมายโครงการ	นำเครื่องมือฝึกจำลองสำหรับการปฏิบัติการเดินเรือ (Navigation and Engine Simulator) มาใช้ในการเรียนการสอนของหลักสูตรการเรียนการสอนและการฝึกอบรม เพื่อเสริมสร้างทักษะความชำนาญ ทำให้มีความรู้ความเข้าใจ ทำให้เกิดประสบการณ์ในการปฏิบัติงานจริง นำประสบการณ์การฝึกที่ได้ไปใช้ในการประกอบอาชีพต่อไปในอนาคต
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เรือฝึกสาครวิสัยมีศักยภาพในการฝึกปฏิบัติการเดินเรือด้วยสถานการณ์ที่หลากหลายตามข้อบังคับสากลและในประเทศให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกได้มากขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิตที่ : ผลิตบุคลากรและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

โครงการ	ซ่อมทำประจำปี เรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เรือวิสูตรสาคร จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๑	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๓	ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเรือที่มีระบบขับเคลื่อนตราอักษร MAN หรือ MAN B&W ขนาดไม่ต่ำกว่า ๓,๕๐๐ กิโลวัตต์ ให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่องและ ซึ่งหากไม่ได้รับการซ่อมทำประจำปี ทำให้ไม่สามารถ ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัว เรือและอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ ดังนั้นเจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบ อนุญาตใช้เรือ ทำให้เรือไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้แก่นักเรียน เดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีและให้การสนับสนุนสถาบันการศึกษาสมทบและ สถาบันอื่นๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเทคโนโลยี ต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เรือวิสูตรสาครออกแบบสร้างโดยบริษัท North Sea Yard ที่เมือง Ringkobing ประเทศ Denmark ภายใต้มาตรฐานของ Lloyd's Register of Shipping (LR) ใช้ประมาณ ๓๗.๘ ล้านโครเนอร์ (ประมาณ ๑๐๐ ล้านบาทในขณะนั้น) ทำพิธี ปล่อยลงน้ำเมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๒๘ กรมเจ้าท่ารับไว้ใช้ราชการเมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๒๙ มีอายุการใช้งาน ๔๐ ปี เป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือ ๑ ใน ๒ ลำ ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี และประเทศไทย มีภารกิจฝึกโครงการหลักมี โครงการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โครงการการฝึกประสบการณ์การปฏิบัติงานบน เรือ โครงการเก็บระยะเวลาการปฏิบัติงานบนเรือ โดยผู้เข้าร่วมได้แก่นักเรียน หลักสูตรลูกเรือ หลักสูตรนายประจำเรือของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัย บูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบัน สังกัดกรมอาชีวศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย โรงเรียนการ เดินเรือ สปีดดี วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย ดังนั้นเพื่อให้เรือวิสูตร สาครมีความพร้อมในการปฏิบัติราชการ
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเครื่องจักร อุปกรณ์ ตลอดจนอุปกรณ์ประจำเรือ ต่างๆ ของเรือฝึกวิสูตรสาครให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่องมีความปลอดภัย และบรรลุภารกิจฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เพื่อเป็นเครื่องมือฝึกอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการเรียนการสอนทุกหลักสูตร ๒. เพื่อให้บรรลุภารกิจของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีในการผลิตและพัฒนาบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ๓. เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติ ๔. ที่พักขนาด ๔๐ เตียงและที่นอนเสริม ๓๐ เตียง
----------------------------------	---

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิตที่ : ผลิตบุคลากรและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

โครงการ	ปรับปรุงระบบห้องประชุม และห้องปรับอากาศ อาคารอเนกประสงค์ ของ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๑	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๓	ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อรองรับการจัดกิจกรรม กับจำนวนนักเรียนที่เพิ่มขึ้น ๒) เพื่อให้การใช้งานอาคารอเนกประสงค์ มีระบบทำความเย็นปรับอากาศที่ดี เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย มีสุขอนามัยที่ดี เสริมสร้างขวัญและ กำลังใจในการทำงาน ๓) เพื่อปรับปรุงห้องประชุม อาคารอเนกประสงค์ เพื่อรองรับการจัดประชุมสัมมนา
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากอาคารและสิ่งก่อสร้างภายในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เป็นอาคารที่ก่อสร้าง มาแล้วเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี มีสภาพชำรุด จำเป็นที่จะต้องได้รับ งบประมาณในการปรับปรุงซ่อมแซม กรณีอาคารอเนกประสงค์ ใช้เป็นห้อง ประชุมในการจัดงานพิธีการต่างๆ เช่นงาน มอบประกาศนียบัตรนักเรียน นักเรียน เดินเรือที่สำเร็จการศึกษา ใช้เป็นห้องประกอบพิธีการไหว้ครู และเป็นโรงยิมกีฬา ในร่ม เช่น บาสเก็ตบอล แบดมินตัน ตระกร้อ มีความจำเป็นต้องติด เครื่องปรับอากาศ เพื่อประโยชน์ในการจัดกิจกรรม รองรับภารกิจของกรมเจ้าท่า อนึ่ง ในงบประมาณปี ๒๕๖๘ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ยังได้รับจัดสรรงบประมาณ จัดหา Solar Cell ซึ่งสอดคล้องกับการขอติดตั้งระบบปรับอากาศ ซึ่งใช้งานตอน กลางวัน เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า) ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑) ติดตั้งระบบปรับอากาศ (ควบคุมอุณหภูมิ/ระบายอากาศ) ๒) ปรับปรุงซ่อมแซมห้องรับรอง ๓) ปรับปรุงซ่อมแซมห้องน้ำ ๔) ปรับปรุงพื้นภายในอาคาร ผ่นกันความร้อน / พื้นเวที / ประตู / หน้าต่าง ๕) ปรับปรุงทำหลังคาคลุมตลาดฟ้าห้องรับรอง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) อาคารประชุมอเนกประสงค์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ได้รับการปรับปรุง ให้เกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพรองรับการจัดประชุมสัมมนา ๒) เพื่อประโยชน์ในการจัดกิจกรรม การเรียนการสอนของนักเรียนเป็นไปด้วย ความเรียบร้อย ปลอดภัย มีสุขอนามัยที่ดี เสริมสร้างขวัญและกำลังใจในเรียน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิตที่ : ผลิตบุคลากรและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี

โครงการ	ปรับปรุงซ่อมแซมสิ่งก่อสร้าง ภายในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๑	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๓	ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ปรับปรุงหอพักนักเรียน เพื่อรองรับจำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ใน หลักสูตรปกติ ๕ ปี หลักสูตรนายประจำเรือ และหลักสูตรลูกเรือ (ฝ่ายเดินเรือ และ ฝ่ายช่างกลเรือ) ๒) ปรับปรุงอาคารบุญเลื่อนเป็นหอพักนักเรียนเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องน้ำ เพื่อรองรับจำนวนนักเรียนที่เพิ่มขึ้น ๓) ปรับปรุงอาคารฝึกดับเพลิง สำหรับทำกิจกรรมของนักเรียน ๔) ปรับปรุงท่าหลังคาที่จอดรถบัส
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากอาคารและสิ่งก่อสร้างภายในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เป็นอาคารที่ก่อสร้าง มาแล้วเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี มีสภาพชำรุด จำเป็นที่จะต้องได้รับ งบประมาณในการปรับปรุงซ่อมแซม เพื่อคุณภาพของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ และเจ้าหน้าที่ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ให้มีพื้นที่ๆ ใช้ประโยชน์ได้อย่าง เหมาะสมกับการใช้งานปรับปรุงหอพักนักเรียน อาคารบุญเลื่อน อาคารฝึก ดับเพลิง และหลังคาที่จอดรถบัส เพื่อให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ และบรรลุเป้าหมายตาม แผนการเรียน การสอนและฝึกอบรมของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์อย่างมี ประสิทธิภาพ
เป้าหมายโครงการ	๑) เพื่อเพิ่มจำนวนห้องพักนักเรียน รองรับจำนวนนักเรียนที่เพิ่มขึ้น ๒) เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์และเจ้าหน้าที่ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย มีสุขอนามัยที่ดี เสริมสร้างขวัญและ กำลังใจในการเรียนและการปฏิบัติงาน
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๗๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เพื่อประโยชน์ในพักอาศัยในหอพักนักเรียนเป็นไปด้วยความ เรียบร้อย ปลอดภัย มีสุขอนามัยที่ดี เสริมสร้างขวัญและกำลังใจในการเรียน ๒) เพื่อให้บรรลุภารกิจของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีในการผลิตและพัฒนา บุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	ก่อสร้างท่าเทียบเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ ต.เกาะกูด อ.เกาะกูด จ.ตราด												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ												
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ												
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ให้มีความ มั่นคง แข็งแรง สะดวกและ ปลอดภัยเพื่อการขนส่ง โดยสารและท่องเที่ยวทางน้ำ สนับสนุนการท่องเที่ยว												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เกาะกูด จังหวัดตราด เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่สำคัญ แต่ อบต.เกาะกูด ได้แจ้งว่า มีการร้องเรียนจากประชาชนเกาะกูด ผู้ประกอบการและ นักท่องเที่ยวว่าได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากไม่มีท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เพื่อรองรับการท่องเที่ยวของเกาะกูดในปัจจุบัน โดยท่าเรือที่อยู่มีความแออัด ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ ประกอบกับจำนวนนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเพิ่มมากขึ้นและเดินทางมาเกาะกูดตลอดทั้งปี สะพานท่าเทียบเรือเป็นปัญหาจำเป็นเร่งด่วนที่สุด กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างที่ปรึกษา ออกแบบท่าเรือ หน้าท้ายยาวประมาณ ๗๐ เมตร สามารถรองรับเรือจอดหน้าท่า ได้ ๒ ลำ และหน้าท่าด้านหลังจอดได้ ๑ ลำ ซึ่งมีความยาว ๖๐ เมตร มีโป๊ะ เทียบเรือ สะพานเชื่อมต่อท่าเรือและอาคารรับรองผู้โดยสารหลังท่าเรือ การพัฒนาท่าเรือดังกล่าว จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนบนเกาะกูด ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางทางน้ำได้ อย่างสะดวกและปลอดภัย												
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างท่าเรือเกาะกูดซีฟรอนท์ อำเภอกะกูด จังหวัดตราด												
งบประมาณ	<table border="1"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๗๘,๙๓๗,๙๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>- บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๕๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๕๕,๕๓๓,๘๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๕๒,๖๘๙,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๑๑๔,๗๑๕,๑๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๗๘,๙๓๗,๙๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	- บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๕๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕๕,๕๓๓,๘๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๕๒,๖๘๙,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑๔,๗๑๕,๑๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๗๘,๙๓๗,๙๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	- บาท												
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๕๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๕๕,๕๓๓,๘๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๕๒,๖๘๙,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๑๑๔,๗๑๕,๑๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๗ วงเงิน ๒๗๘,๙๓๗,๙๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๗๐ อยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่เกาะกูด ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ												

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) อ.เมืองพัทยา จ.ชลบุรี สนับสนุนการท่องเที่ยว										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือ เพื่อให้ท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จ.ชลบุรี ได้มาตรฐานความ สะดวกและปลอดภัย ส่งเสริมการท่องเที่ยว										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เกาะล้านเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของพื้นที่พิเศษเมืองพัทยามี นักท่องเที่ยวเยี่ยมชมเยือนเกาะล้านประมาณ ๕ - ๖ ล้านคนต่อปี และเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยเดินทางจากท่าเรือแหลมบาลีฮาย ฝั่งเมืองพัทยา มายังท่าเรือ หลักคือท่าเรือหน้าบ้าน ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะล้าน เป็นท่าเรือแห่งแรกที่ประชาชนและท้องถิ่นร่วมกันสร้างขึ้นตั้งแต่ปี ๒๕๑๑ เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเกาะกับฝั่ง ปัจจุบันท่าเรือมีความชำรุดทรุดโทรม อย่างมาก แต่ยังมีการใช้งานที่คับคั่งและแออัด ไม่สะดวกปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว และการขนส่ง องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่าง ยั่งยืน (องค์การมหาชน) หรือ อพท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบเพื่อ ปรับปรุงท่าเรือหน้าบ้านแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๘ แล้วส่งผลให้กรมเจ้าท่าจ้างที่ ปรึกษาจัดทำรายงาน EIA นำเสนอ สผ. และได้รับความเห็นชอบในช่วงปลายปี ๒๕๖๕ จึงได้ของบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเรือดังกล่าว										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการ ภายในท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี										
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๔๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๕๖,๕๒๕,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๕๓,๒๕๕,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๑๓๒,๔๓๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๔๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๕๖,๕๒๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๕๓,๒๕๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๓๒,๔๓๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๔๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๕๖,๕๒๕,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๕๓,๒๕๕,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๓๒,๔๓๐,๐๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	๙๐๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๘ วงเงิน ๒๔๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๗๐ อยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมการท่องเที่ยว										

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมานะห์ ต.เกาะยวน้อย อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมานะห์ ตำบลเกาะยวน้อย อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา เพื่อให้การโดยสารขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเดินทางเชื่อมโยงทางน้ำในอ่าวพังงา										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๖๑ กรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือมานะห์ และท่าเทียบเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา วัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงท่าเรือทั้ง ๒ แห่ง และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการ เดินเรือในอ่าวพังงา ผลการศึกษาเสนอแนะให้ทำการก่อสร้างท่าเรือทั้งหมด ๔ แห่ง คือท่าเรือมานะห์และท่าเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา ท่าเรือเฟอร์รี่และท่าเรือ เฟอร์รี่ท่าเลน จังหวัดกระบี่ ช่วยยกระดับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เพื่อส่งเสริมอ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต การเดินทางขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัย และสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทั้งหมด จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางทางน้ำเป็นวงแหวนเชื่อมระหว่าง จังหวัดภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ลดระยะเวลาการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับทางถนน ลงได้ ก่อให้เกิดการขนส่งรถยนต์ผ่านทางเรือวิ่งตัดอ่าวพังงา สร้างรูปแบบใหม่ ของการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ กระตุ้นเศรษฐกิจและภาคธุรกิจการท่องเที่ยว ให้เติบโตอย่างยั่งยืน										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมานะห์ ตำบลเกาะยวน้อย อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา										
งบประมาณ	<table border="1"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td> <td>๑๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๒๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๓๔,๗๐๘,๘๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td> <td>๒๑,๘๗๕,๐๐๐ บาท</td> </tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td> <td>๙๑,๙๑๖,๒๐๐ บาท</td> </tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๒๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๓๔,๗๐๘,๘๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๘๗๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙๑,๙๑๖,๒๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๑๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๒๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๓๔,๗๐๘,๘๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๘๗๕,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙๑,๙๑๖,๒๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ										

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ต.เกาะยาวใหญ่ อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ตำบลเกาะยาวใหญ่ อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา เพื่อให้การโดยสาร ขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ มีความสะดวกและปลอดภัย มากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเดินทางเชื่อมโยงทางน้ำในอ่าวพังงา										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ในปี ๒๕๖๑ กรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือมาเนาะห์ และท่าเทียบเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา วัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงท่าเรือทั้ง ๒ แห่ง และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการ เดินเรือในอ่าวพังงา ผลการศึกษาเสนอแนะให้ทำการก่อสร้างท่าเรือทั้งหมด ๔ แห่ง คือท่าเรือมาเนาะห์และท่าเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา ท่าเรือเฟอร์รี่อ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต และท่าเรือเฟอร์รี่ท่าเลน จ.กระบี่ ช่วยยกระดับมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการเดินทางขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวก ปลอดภัย และสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทั้งหมด จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางทางน้ำเป็นวงแหวนเชื่อมระหว่าง จังหวัดภูเก็ต-พังงา-กระบี่ ลดระยะเวลาการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับทาง ถนน ลงได้ ก่อให้เกิดการขนส่งรถยนต์ผ่านทางเรือวิ่งตัดอ่าวพังงา สร้างรูปแบบ ใหม่ของการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ กระตุ้นเศรษฐกิจและภาคธุรกิจการ ท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างยั่งยืน										
เป้าหมายโครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ตำบลเกาะยาวใหญ่ อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา										
งบประมาณ	<table border="0"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๑๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๒๗,๗๕๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๓๖,๖๙๑,๙๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๑,๗๘๘,๑๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๗๗๐,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๒๗,๗๕๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๓๖,๖๙๑,๙๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๗๘๘,๑๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๗๗๐,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๒๗,๗๕๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๓๖,๖๙๑,๙๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๑,๗๘๘,๑๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๗๗๐,๐๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน										
ผลการดำเนินการ	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม ๒) ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ ๓) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ										

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : การเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๒												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ												
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ												
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้ อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ๒) เพื่อฟื้นฟูสภาพชายหาดให้กลับมามีความ สมบูรณ์ ๓) ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ชายหาดจอมเทียน จังหวัดชลบุรี ความยาวประมาณ ๑๔ กิโลเมตร เป็นชายหาด ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ดึงดูดนักท่องเที่ยวสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศจำนวนมาก ปัจจุบันประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง บางจุดไม่เหลือหน้าหาดให้ใช้ งานได้ สมควรได้รับการแก้ไขด้วยการเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment) ในระยะที่ ๒ ความยาวชายหาดประมาณ ๒.๘๕ กิโลเมตร เดิมทรายกว้างเฉลี่ย ๕๐ เมตร จะช่วยฟื้นฟูชายหาดท่องเที่ยวให้กลับมามีความสมบูรณ์ สวยงาม หน้าหาด กว้างขวางเหมาะแก่การทำกิจกรรมท่องเที่ยวและสันทนาการ ช่วยกระตุ้นภาคธุรกิจ การท่องเที่ยว สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ๑ ต่อ ๓.๒๕ ทั้งนี้ โครงการเสริมทรายหาดดังกล่าว เป็นโครงการต่อเนื่องจากระยะที่ ๑ ซึ่งได้รับงบประมาณดำเนินการไปแล้วในปี ๒๕๖๓ เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จครบทั้ง ๒ ระยะ จะได้ชายหาดที่มีความยาวรวม ๖.๔ กิโลเมตร หน้าหาดกว้างประมาณ ๕๐ เมตร มีความสวยงามและเป็นที่ยอดนิยมนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี												
เป้าหมายโครงการ	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ระยะที่ ๒												
งบประมาณ	<table border="1"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๓๑๘,๐๗๔,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖</td><td>ตั้งงบประมาณ - บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗</td><td>ตั้งงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘</td><td>ตั้งงบประมาณ ๒๑,๙๕๙,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙</td><td>ตั้งงบประมาณ ๑๓๙,๙๖๙,๑๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐</td><td>ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๑๔๕,๑๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๓๑๘,๐๗๔,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ - บาท	ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๒๑,๙๕๙,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๓๙,๙๖๙,๑๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๑๔๕,๑๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๓๑๘,๐๗๔,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖	ตั้งงบประมาณ - บาท												
ปี ๒๕๖๗	ตั้งงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๔๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘	ตั้งงบประมาณ ๒๑,๙๕๙,๔๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙	ตั้งงบประมาณ ๑๓๙,๙๖๙,๑๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐	ผูกพันงบประมาณ ๑๐๘,๑๔๕,๑๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๘ วงเงิน ๓๑๘,๐๗๔,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๗๐ อยู่ระหว่างดำเนินการ												
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	รูปแบบโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไข ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ												

แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว

โครงการ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติสนับสนุนการท่องเที่ยว

โครงการ	เสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะบริเวณชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ระยะที่ ๑ ตอนที่ ๑										
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ										
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ										
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการ ๒) ป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อน ของประชาชนในพื้นที่ และลดการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซม สิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการ ในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ ๓) ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว										
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งชายหาดชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ในแต่ละปีจะมีผู้มาท่องเที่ยวและเยี่ยมเยือนชายหาด และ สืบเนื่องจากผลการศึกษาสำรวจออกแบบเสริมทรายชายหาดชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ระยะที่ ๑ ตอนที่ ๑ ระยะทางประมาณ ๐.๘ กิโลเมตร โดยกรมเจ้าท่า ดำเนินการเสริมทรายชายหาดป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง เป็นการส่งเสริมการ ท่องเที่ยว และกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวทางน้ำได้เป็นอย่างดี ทำการเสริมทราย กว้าง ๕๐-๘๐ เมตร สูง +๒.๗๐ ม.รทก. ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ เงิน ๑ บาท ที่ลงทุนในการเสริมทรายชายหาดชะอำจะให้ผลตอบแทนคืนสู่ระบบ เศรษฐกิจ ๒.๖๓ บาท ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะอนุกรรมการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติ เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นไปตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ยั่งยืนให้ ระหว่างประเทศ อีกทั้งเป็นแผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี										
เป้าหมายโครงการ	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ระยะที่ ๑ ตอนที่ ๑										
งบประมาณ	<table border="1"> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๒๔๙,๕๔๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๔๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๘๐,๓๒๕,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒๙,๒๓๕,๙๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๙๙,๔๗๙,๑๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔๙,๕๔๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๔๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๘๐,๓๒๕,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๙,๒๓๕,๙๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙๙,๔๗๙,๑๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๒๔๙,๕๔๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๔๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๘๐,๓๒๕,๐๐๐ บาท										
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๒๙,๒๓๕,๙๐๐ บาท										
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๙๙,๔๗๙,๑๐๐ บาท										
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๖๐๐ วัน										
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ วงเงิน ๒๔๙,๕๔๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๙ อยู่ระหว่างดำเนินการ										
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนและผู้ประกอบการมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลม ทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ										

แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ	จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ ที่แม่น้ำวัง กม. ๘+๑๑๐ ถึง กม.๑๘+๑๔๐ อ.บ้านตาก จ.ตาก จำนวน ๑ ร่องน้ำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อขุดลอกแม่น้ำวังที่ต้นเขิน ให้มีพื้นที่ในการเก็บกักน้ำมากขึ้น บรรเทาความ เดือนร้อนในฤดูแล้งและฤดูน้ำหลาก
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ขุดลอกตามแผนแม่บทขุดลอกบรรเทาอุทกภัยและภัยแล้ง แม่น้ำสายหลักจาก ผลศึกษาแม่น้ำสายหลักแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ซึ่งได้ ดำเนินการทบทวนความต้องการพร้อมสำรวจออกแบบร่องน้ำแล้วเสร็จ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการขุดลอกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ ๑๙ การบริหารจัดการน้ำ ทั้งระบบ โดยกรมเจ้าท่าเกี่ยวข้องในประเด็นแผนแม่บทฯ ด้านที่ ๓ ด้านการ จัดการน้ำท่วมและอุทกภัย
เป้าหมายโครงการ	ขุดลอกร่องน้ำปริมาณวัสดุ ๑๓๗,๖๗๖ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๘๒๑,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างดำเนินการเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจาก น้ำท่วมและอุทกภัยลดลง ๒) บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้งและ สามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล ๓) มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง ๔) เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่ ๕) แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ	ศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำเจ้าพระยา จ.ชัยนาท จ.สิงห์บุรี จ.อ่างทอง และ จ.พระนครศรีอยุธยา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ศึกษาความเหมาะสมในการขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา จากท้ายเขื่อนเจ้าพระยา ตำบลตลุก อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยนาท ลงมาจนถึง ตำบลบ้านใหม่ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางไม่น้อยกว่า ๑๒๒ กิโลเมตร และวิธีการบริหารจัดการวัสดุขุดลอกที่เหมาะสม ๒) สำรวจ ออกแบบรายละเอียดในการขุดลอก ตามพื้นที่ที่เหมาะสม
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	แม่น้ำเจ้าพระยา เป็น ๑ ใน ๙ แผนงานหลักภายใต้โครงการบรรเทาอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ของสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ เป็นการเพิ่มศักยภาพในการระบายน้ำเหนือออกสู่ทะเลลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ อันเกิดจากอุทกภัย และเพิ่มความมั่นคงในเรื่องน้ำเพื่อการเกษตรการอุปโภค-บริโภค เป็นผลจากการศึกษาโครงการบรรเทาอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่างของกรมชลประทานที่ได้นำเหตุการณ์มหาอุทกภัยในปี ๒๕๕๔ มาใช้เป็นโจทย์ในศึกษา ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนั้นพบว่าปริมาณน้ำเหนือที่ไหลหลากลงมากเกินปริมาณน้ำที่แม่น้ำเจ้าพระยาจะรองรับได้เหนือเขื่อนเจ้าพระยา จังหวัดชัยนาท ประมาณ ๑,๘๐๐ ลบ.ม.ต่อวินาที ดังนั้นหากจะไม่ให้เหตุการณ์มหาอุทกภัยเกิดขึ้นอีก จำเป็นจะต้องหาแนวทางในการบริหารจัดการน้ำจำนวนดังกล่าว เพื่อระบายออกสู่ทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย ๙ แผนงานแบ่งออกเป็น ๓ แผนงานโครงการบรรเทาอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ฝั่งตะวันออก, ๒ แผนงานในฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา, ๔ แผนงานในส่วนของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีแผนการขุดลอกลำน้ำเจ้าพระยา เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้ในอัตรา ๒,๘๐๐ ลบ.ม.ต่อวินาที ซึ่งหากสามารถดำเนินการได้ทั้งหมดจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการระบายน้ำเหนือลงสู่ทะเลสร้างความมั่นคงในเรื่องน้ำเพื่อการเกษตรการอุปโภค-บริโภค ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นในการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทาง ๑๒๒ กม. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการบรรเทาอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่างต่อไป
เป้าหมายโครงการ	แผนแม่บทการขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา พร้อมแบบรายละเอียดการขุดลอก ๑ ฉบับ

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างดำเนินการเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	แม่น้ำเจ้าพระยาได้รับการขุดลอกและบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม เพิ่มพื้นที่เก็บกักน้ำ และเพิ่มศักยภาพในการระบายน้ำเหนือลงสู่ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำ

แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

โครงการ	ศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำอิง จ.พะเยา และ จ.เชียงราย
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๒	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๑	พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เพื่อดูแลรักษาทางน้ำ ชายฝั่ง สนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) ศึกษาความเหมาะสมในการขุดลอกแม่น้ำอิง จังหวัดพะเยา จังหวัด เชียงราย ตลอดจนสายและวิธีการบริหารจัดการวัสดุขุดลอกที่เหมาะสม ๒) สำรวจ ออกแบบรายละเอียดในการขุดลอก ตามพื้นที่ที่เหมาะสม
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามที่เทศบาลตำบลห้วยสัก เทศบาลตำบลห้วยลาน องค์การบริหารส่วนตำบล ห้วยแก้ว และองค์การบริหารส่วนตำบลแม่อิง มีหนังสือขอความอนุเคราะห์ กรมเจ้าท่า สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ สาขาเชียงราย ดำเนินการสำรวจ ออกแบบ แม่น้ำอิงตลอดสาย เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้น้ำในพื้นที่ แจ้งปัญหาความ เดือดร้อนว่า แม่น้ำอิงซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ใช้ในการเกษตร ต้นเงิน ไม่ได้ขุดลอกมา เป็นระยะเวลานานมาก ทำให้ในช่วงฤดูฝนน้ำอิงเอ่อล้นท่วมพื้นที่การเกษตร ในช่วงฤดูแล้งไม่สามารถกักเก็บน้ำไว้ใช้ในการเกษตรเพียงพอกับความต้องการได้ เกษตรกรในพื้นที่ได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก และหน่วยงานไม่มีบุคลากรที่มี ความรู้ ความชำนาญในการสำรวจออกแบบแม่น้ำอิง จึงร้องขอความอนุเคราะห์ มายังกรมเจ้าท่าให้ดำเนินการ และจากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เห็นว่าแม่น้ำ อิงบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ถูกใช้ในการเกษตรกรรมและอุปโภค บริโภคของประชาชนเป็นหลัก เคยประสบปัญหาอุทกภัยเสียหายต่อทรัพย์สิน ประชาชน และยังเคยได้รับผลกระทบจากการกัดเซาะพังทลายของดินในพื้นที่ การเกษตรของประชาชนลงมาทับถมในแม่น้ำจนเกิดการตื้นเขิน ส่งผลกระทบบ น้ำเอ่อล้นไม่มีทิศทางในช่วงฤดูน้ำหลาก และขาดแคลนน้ำใช้ในช่วงฤดูแล้ง จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความตื้นเขินและการ เปลี่ยนแปลงสภาพของแม่น้ำอิงตลอดสาย จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องบริหารจัดการงบประมาณเพื่อศึกษาและออกแบบ รายละเอียดในการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำอิง จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำอิงกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ ลดผลกระทบจากน้ำท่วมหลาก และเพิ่มพื้นที่เก็บกักน้ำได้ตามประสิทธิภาพ สร้างความมั่นคงในเรื่องน้ำเพื่อ การเกษตร การอุปโภค-บริโภคแก่ประชาชนในพื้นที่ได้
เป้าหมายโครงการ	แผนแม่บทการขุดลอกแม่น้ำอิง พร้อมแบบรายละเอียดการขุดลอก ๑ ฉบับ

งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างดำเนินการเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	แม่น้ำอิงได้รับการขุดลอกและบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม เพิ่มพื้นที่เก็บกักน้ำ และเพิ่มศักยภาพในการระบายน้ำ อีกทั้งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	โครงการปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำและพัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภูมิสารสนเทศกลาง (MD GIS Portal)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ทดแทนรายการเดิมของระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำให้รองรับการทำงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ๒. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำที่มีอยู่เดิมของกรมเจ้าท่าให้สามารถประมวลผล และแสดงผลได้บนชุดอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ที่จัดหาใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อจัดทำศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) สำหรับการบริหารจัดการแบบรวมศูนย์ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ๔. เพื่อจัดทำแดชบอร์ดสำหรับผู้บริหาร และผู้บังคับบัญชา ให้สามารถติดตามข้อมูล สรุปผลการดำเนินงานสำหรับ ใช้ในการวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ จึงพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ เพื่อสนับสนุนการบริหารงานด้านการกำกับ ดูแล ควบคุม และตรวจสอบของกรมเจ้าท่า ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และยังคงพัฒนา ต่อยอดทั้งด้านข้อมูลสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำและด้านความสามารถของระบบแต่อย่างใดก็ดี ปัจจุบันพบว่าระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำเริ่มมีปัญหา เนื่องจากความชำรุดของอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของทั้งระบบซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้งานระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำโดยตรงของทั้งสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในการปรับปรุงข้อมูลในระบบให้ทันสมัย การให้บริการข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำและสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำแก่หน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจหรือประชาชนในพื้นที่

	ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลทรัพยากรน้ำทั้งระบบรวมถึงการให้บริการแก่ประชาชนในการร้องทุกข์ร้องเรียนกรมเจ้าท่า ดังนั้นกรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ทดแทนระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ เพื่อให้ระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีเสถียรภาพต่อไป อีกทั้งปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มีการจัดทำชั้นข้อมูลภูมิสารสนเทศต่าง ๆ และได้ใช้เครื่องมือเผยแพร่ข้อมูลของระบบ Transportation GI Portal ซึ่งเป็นระบบ Cloud GIS โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม สามารถทำงานและแบ่งปันข้อมูลแผนที่ แต่เนื่องจากข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำเริ่มมีปริมาณและประเภทที่มากขึ้น อีกทั้งความต้องการของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ามีชั้นข้อมูลภูมิสารสนเทศที่หลากหลายมากขึ้นและต้องการเผยแพร่ข้อมูลบางส่วนสำหรับหน่วยงานภายในกรมและบางส่วนเผยแพร่สำหรับประชาชนจึงเห็นควรให้จัดตั้ง ระบบศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) เพื่อรวบรวมข้อมูลภูมิสารสนเทศทั้งหมดไว้ที่เดียว พร้อมเครื่องมือจัดทำและเผยแพร่ รวมถึงมีการนำเสนอข้อมูลภูมิสารสนเทศในรูปแบบของ Dashboard สำหรับผู้ บริหาร และผู้บังคับบัญชาที่สามารถติดตามข้อมูล และวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้
เป้าหมายโครงการ	๑. มีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ทดแทนรายการเดิมของระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ รองรับการทำงานตามภารกิจที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ๒. มีซอฟต์แวร์ภูมิสารสนเทศสำหรับระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ ที่ได้รับการอัปเดตให้เป็นเวอร์ชันล่าสุด รองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ ๓. มีระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำที่สามารถประมวลผลและแสดงผลได้บนชุดอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ที่จัดหาใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่าในด้านต่างๆ ได้มากขึ้น ๔. มีระบบศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) สำหรับการบริหารจัดการแบบรวมศูนย์ เพื่อเป็นศูนย์รวมข้อมูลภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการและบริการประชาชน

	๕. ผู้บริหารสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว จากการนำเข้าข้อมูลของหน่วยงานภายในสังกัดกรมเจ้าท่าเพื่อช่วยการประกอบการตัดสินใจและติดตามเหตุการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้งที่ เพื่อประโยชน์สูงสุดของกรมเจ้าท่าและการบริการประชาชน ๖. ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้สะดวกมากขึ้น ทั้งบนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์มือถือ
งบประมาณ	งบประมาณ ๙๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๖๒๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๘๒,๘๗๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. กรมเจ้าท่าจะมีระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ ที่มีเสถียรภาพสามารถให้บริการข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. หน่วยงานภายในของกรมเจ้าท่ามีเครื่องมือสำหรับนำเสนอข้อมูลภูมิสารสนเทศที่สามารถดำเนินการจัดทำเองได้โดยไม่ต้องเขียนโปรแกรม ๓. ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้อย่างสะดวกมากขึ้นทั้งบนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์มือถือ ๔. ผู้บริหารหรือผู้บังคับบัญชามีเครื่องมือสำหรับสามารถติดตามข้อมูลและวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ ต.ปากน้ำ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ เป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการต่างๆ ปัจจุบันโครงสร้างอาคารได้รับความเสียหาย อย่างมากเป็นอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานและการใช้งานอาคาร และอาคารพักอาศัยมีอายุการใช้งาน ๒๖ ปี ก็มีสภาพชำรุดทรุดโทรมแล้ว เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและการบริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ และเพื่อความสวยงามของสถานที่ราชการและความสะดวกของผู้มาติดต่อราชการ จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ และอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วยพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบในพื้นที่โดยวางผังบริเวณการก่อสร้างรวมใหม่ทั้งหมด
เป้าหมายโครงการ	๑) ก่อสร้างอาคารสำนักงาน คสล. ๓ ชั้น จำนวน ๑ หลัง ๒) ก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย คสล. ๓ ชั้น จำนวน ๑ หลัง ๓) ก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบ ๔) ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ๑ งาน
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๘ วงเงิน ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๗๐ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการ ลดภาระค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางมาปฏิบัติราชการ สามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้ ๒) สามารถเรียกกรมเจ้าท่าที่รวดเร็ว ทันท่วงทีเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติภัยทางน้ำ ๓) ทรัพย์สินและยานพาหนะของทางราชการปลอดภัยจากการถูกโจรกรรม ชำรุดเสียหาย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษา ความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อปรับปรุงอาคารสำนักงาน และต่อเติมอาคารเก็บพัสดุและเอกสาร และขยายเพิ่มพื้นที่ภายใน สำนักงานให้บริการประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วพร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งก่อสร้าง ประกอบอื่นๆ ให้สามารถใช้งานได้ดี อีกทั้งประหยัดพลังงานด้วยการใช้พลังงานทดแทน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ตก่อสร้างมานาน สิ่งก่อสร้างประกอบมีความชำรุด เสียหายร้าว ประตูลูก และป้ายชื่อสำนักงาน เป็นแบบเก่ามีสภาพชำรุดเสียหายมาก และพื้นที่สำหรับเจ้าหน้าที่ในการทำงานมีสภาพแออัด และไม่เพียงพอสำหรับบริการ ประชาชนที่มาติดต่อราชการจำนวนมากในแต่ละวัน อีกทั้งปริมาณเอกสารที่เพิ่มมาก ขึ้นอย่างมากจนไม่มีที่เก็บเอกสารซึ่งเป็นเอกสารสำคัญต่างๆ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจ ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน และเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของหน่วยงานราชการในสายตาของ ประชาชนผู้มารับบริการ และให้ประชาชนที่มาติดต่อราชการได้รับความสะดวกใน การบริการ จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเพิ่มขยายพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่สำหรับ บริการประชาชนที่มารับบริการ และก่อสร้างอาคารสำหรับเก็บเอกสารและพัสดุของ ราชการ และใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์ทดแทนการใช้พลังงานไฟฟ้า เพื่อลดภาระ ค่าใช้จ่ายในการใช้พลังงานไฟฟ้าของสำนักงาน
เป้าหมายโครงการ	๑) ปรับปรุงอาคารสำนักงาน จำนวน ๑ งาน ๒) ก่อสร้างอาคารเก็บพัสดุและเอกสาร ๑ หลัง ๓) สิ่งก่อสร้างประกอบ ๔) ติดตั้งระบบโซล่าเซลล์
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑,๔๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓,๙๖๗,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑,๖๓๒,๘๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๘ วงเงิน ๖,๕๔๕,๐๐๐.๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๙ อยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) อาคารสำนักงานที่ใช้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ มีความมั่นคงแข็งแรงและเรียบร้อยสะดวกสบายมากขึ้น ๒) ทรัพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น ๓) เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญกำลังใจและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นสามารถใช้ ประโยชน์ในพื้นที่ได้มากและเป็นการรักษาทรัพย์สินของราชการ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงอาคาร ๑๖๒ ปี กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อติดตั้งระบบสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ ในบริเวณพื้นที่จอดรถใต้ดิน ชั้น B๑ ถึงชั้น B๕ ปรับปรุงพื้นที่จอดรถให้สามารถจอดรถได้มากขึ้นพร้อมทั้งติดตั้ง ไฟฟ้าแสงสว่าง
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	อาคาร ๑๖๒ ปี กรมเจ้าท่า เป็นอาคารที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๖๔ ซึ่งมีการใช้งานมาเป็นระยะเวลา ๓ ปีวัสดุอุปกรณ์และฝ้าเพดานห้องน้ำมีความชำรุดเสียหายเนื่องจากการใช้งานรวมทั้งชั้นดาดฟ้าอาคารมีการรั่วซึมจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเพื่อให้อาคารมีสภาพที่สมบูรณ์ และสำนักงานซึ่งมีที่จอดรถชั้นใต้ดิน จำนวน ๕ ชั้น ใช้สำหรับเป็นที่จอดรถของทางราชการ รถของประชาชนผู้มาติดต่อราชการ และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งปัจจุบันมีรถจำนวนมากที่มาใช้บริการที่จอดรถ ทำให้พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ และยังมีจุดอับที่แสงสว่างไม่เพียงพอ รวมทั้งชั้นใต้ดินเป็นจุดอับสัญญาณโทรศัพท์ ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้งาน ปัจจุบันบริเวณพื้นที่จอดรถไม่สามารถติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ เนื่องจากไม่มี สัญญาณโทรศัพท์ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และหากมีเหตุฉุกเฉิน ทำให้ไม่สามารถติดต่อสื่อสารเพื่อให้ความช่วยเหลือได้
เป้าหมายโครงการ	๑) ติดตั้งระบบสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ บริเวณพื้นที่จอดรถใต้ดิน ชั้น B๑ ถึงชั้น B๕ ๒) ปรับปรุงพื้นที่จอดรถใต้ดิน ชั้น B๑ ถึงชั้น B๕ ๓) ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่าง พื้นที่จอดรถชั้น B๑ ถึงชั้น B๕ ๔) ปรับปรุงห้องน้ำที่ชำรุดเสียหาย ๕) เพิ่มกันสาดชั้น ๑ ๖) ปรับปรุงชั้นดาดฟ้า
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๙๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) ผู้ใช้บริการพื้นที่จอดรถสามารถติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ ๒) เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ๓) ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินสามารถแก้ไขได้ทันที่

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกไปสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงห้องน้ำและระบบสุขาภิบาล อาคาร ๒ กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อปรับปรุงห้องน้ำ ท่อระบายน้ำเสีย ท่อน้ำดีของทุกชั้น เป็นต้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	อาคาร ๒ กรมเจ้าท่า เป็นอาคารที่ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ มีอายุการใช้งาน มาแล้ว ๒๕ ปี ซึ่งได้มีการปรับปรุงอาคารมาโดยตลอดแต่ยังไม่เคยปรับปรุงระบบ ประปาและสุขาภิบาล จึงทำให้ระบบท่อน้ำดีและน้ำเสียนี้อาจมีปัญหาท่ออุดตันและท่อ อุดตันทั้งอาคารทำให้ห้องน้ำมีปัญหาเรื่องระบบระบายน้ำเสียและระบบน้ำดีบางชั้น ไม่สามารถใช้ได้ตามปกติทำให้ต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความสะดวกต่อ ประชาชนผู้มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ที่ใช้งานอาคาร
เป้าหมายโครงการ	ดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำ ท่อระบายน้ำเสีย ท่อน้ำดีของทุกชั้น เพื่อให้ สามารถให้บริการต่อประชาชนผู้มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ที่ใช้งานอาคาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๒๑๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เกิดความสะดวกต่อประชาชนผู้มาติดต่อราชการ ๒) เพื่อความสะดวกต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๓) เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ในสภาพแวดล้อม ของพื้นที่ทำงานที่ดีขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างปรับปรุงอาคาร ๓๙ ปี กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อปรับปรุงพื้นที่สำนักงานติดตั้งฝ้าเพดาน ปูพื้นอาคารใหม่ และปรับปรุงระบบไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน เป็นต้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	อาคาร ๓๙ กรมเจ้าท่า เป็นอาคารสำนักงาน ซึ่งบริเวณชั้น ๓ เดิมจะปรับปรุงเป็นพื้นที่หน่วยงานเทคโนโลยีและสารสนเทศต้องมีการวางระบบคอมพิวเตอร์ ทำให้ยังไม่ได้มีการปรับปรุงสภาพพื้นที่ทำงานแต่ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ชั้น ๓ ดังกล่าว ได้ปรับปรุงพื้นที่สำหรับเป็นที่ทำการของเจ้าพนักงานตรวจท่า สำนักปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ซึ่งพื้นที่สำนักงานยังไม่ได้มีการปรับปรุง อาทิเช่น ยังไม่ได้มีการติดตั้งฝ้าเพดาน พื้นสำนักงานยังเป็นพื้นซีเมนต์ขัดเรียบทำให้ต้องมีการปรับปรุง เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อประชาชนผู้มาติดต่อราชการ
เป้าหมายโครงการ	๑) ปรับปรุงพื้นที่สำนักงาน ชั้น ๓ อาคาร ๓๙ ปี กรมเจ้าท่า ๒) ปรับปรุงระบบไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เกิดความสะดวกต่อประชาชนผู้มาติดต่อราชการ ๒) เพื่อความสะดวกต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๓) เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ในสภาพแวดล้อมของพื้นที่ทำงานที่ดีขึ้น

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างอาคารพัสดุอาศัย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสงขลา ต.บ่ออย่าง อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย๑๐หน่วยพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิเช่น ลานคอนกรีต ระบบระบายน้ำ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสงขลาเป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ ในการอนุญาตให้ทำการขุดลอกร่องน้ำ การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การขออนุญาตเป็นเรือใหม่ การขอต่อใบอนุญาตใช้เรือ การขอเปลี่ยนแปลงรายการเรือ การระวางขึ้นและรับรองแนวนเขต การออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลและการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ เป็นต้น สำหรับการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสงขลา เพื่อให้เป็นตามนโยบายส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตบุคลากรภาครัฐ
เป้าหมายโครงการ	๑) เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วยอาคาร คสล. ๓ ชั้นพื้นที่ใช้สอย ๙๔๙ ตร.ม. จำนวน ๑ หลัง ๒) สิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิเช่น ลานคอนกรีตพื้นที่ ๕๐๐ ตร.ม., งานถมดิน ๒,๐๐๐ ลบ.ม., โรงจอดรถ ๒ หลัง, งานรั้ว ๑๐๐ เมตร, ประตูรั้ว ๑ งาน, รางระบายน้ำ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๑๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒.๙๒๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๖,๕๗๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการลดภาระค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางมาปฏิบัติราชการสามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้ ๒) สามารถเรียกกรมเจ้าท่าที่ได้อำนวยความสะดวกทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉินเช่นอุบัติเหตุทางน้ำ ๓) ทรัพย์สินและยานพาหนะของทางราชการปลอดภัยจากการถูกโจรกรรมขโมยสูญหาย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างอาคารพักชุดอาศัย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาขอนแก่น ต.ศิลา อ.เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วยพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ อาทิ เช่น ลานคอนกรีต ระบบวางระบายน้ำ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาขอนแก่น ตำบลศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ปัจจุบันไม่มี ที่พักอาศัยของทางราชการ ทำให้เป็นภาระค่าครองชีพ ค่าพาหนะเดินทาง สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารพักอาศัยให้เพียงพอกับเจ้าหน้าที่ เพื่อลดภาระค่าครองชีพในการเดินทาง และค่าเช่าที่พัก เป็นขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานและภารกิจของของทางราชการให้ได้ประโยชน์สูงสุด
เป้าหมายโครงการ	๑) เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วยอาคาร คสล. ๓ ชั้นจำนวน ๑ หลัง ๒) เจาะสำรวจดิน จำนวน ๒ หลุม ๓) สิ่งก่อสร้างประกอบ ๔) ติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ขนาด ๑๐๐ Kva ๕) ติดตั้งระบบประปา และมาตรวัดประปาของการประปาฯ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๑๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒.๙๒๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๖,๕๗๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการลดภาระค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางมาปฏิบัติราชการสามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้ ๒) สามารถเรียกประชุมเจ้าหน้าที่ได้รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉินเช่นอุบัติเหตุทางน้ำ ๓) ทรัพย์สินและยานพาหนะของทางราชการปลอดภัยจากการถูกโจรกรรมขโมยสูญหาย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การนำร่องเรือ

โครงการ	จัดซื้อเครื่องวิทยุสื่อสาร แบบประจำที่ (ประจำสถานีนำร่อง จังหวัดสมุทรปราการ และสำนักงานนำร่องมาบตาพุด จังหวัดระยอง)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อให้ได้เครื่องวิทยุสื่อสารแบบประจำที่ ที่มีคุณภาพดี ใช้งานได้ด้วยความปลอดภัยจำนวน ๔ ชุด
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การนำร่องเป็นภารกิจของกรมเจ้าท่า วิทยุสื่อสารแบบประจำที่ เป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าหน้าที่สื่อสาร ประจำสถานีนำร่องจังหวัดสมุทรปราการ และสำนักงานนำร่องมาบตาพุด จังหวัดระยอง ใช้ในการติดต่อสื่อสารระหว่างสถานีนำร่อง กับหน่วยเรือ และหน่วยบนบก และระหว่างสำนักงานนำร่องมาบตาพุด กับ หน่วยเรือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการติดต่อสื่อสาร สถานีนำร่อง จังหวัดสมุทรปราการ และ สำนักงานนำร่องมาบตาพุด จังหวัดระยอง จึงต้องจัดเตรียมให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
เป้าหมายโครงการ	จัดซื้อเครื่องวิทยุสื่อสารแบบประจำที่ ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล เพื่อใช้ที่สถานีนำร่อง จังหวัดสมุทรปราการ และสำนักงานนำร่องมาบตาพุด จังหวัดระยอง จำนวน ๔ ชุด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๒๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เจ้าหน้าที่สื่อสาร ที่ปฏิบัติงานมีวิทยุสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานสามารถติดต่อกับหน่วยเรือและหน่วยบกต่างๆ ได้

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การนำร่องเรือ

โครงการ	ซ่อมบำรุงอาคารสำนักงานนำร่องภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อบำรุงและซ่อมแซมอาคารสำนักงานนำร่องภูเก็ต ให้มีความแข็งแรง ใช้งานได้อย่างปลอดภัย จำนวน ๑ ครั้ง
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การนำร่องเป็นภารกิจของกรมเจ้าท่าโดยมีสำนักงานนำร่องภูเก็ต เป็นสถานที่พักของผู้นำร่องในการรอคอยปฏิบัติงานนำร่องเรือ สมควรได้รับการซ่อมบำรุงและซ่อมแซมอาคาร ซึ่งมีความเสื่อมสภาพเนื่องจากอายุการใช้งานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้นำร่องและผู้ปฏิบัติงานที่สำนักงานนำร่องภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมบำรุงอาคาร สำนักงานนำร่องภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต จำนวน ๑ ครั้ง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖๖๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สำนักงานนำร่องภูเก็ต ได้รับการซ่อมบำรุง ให้มีความแข็งแรงใช้งานได้ด้วยความปลอดภัย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การนำร่องเรือ

โครงการ	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานสถานีนำร่องศรีราชา พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ๑ แห่ง												
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม												
ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การ ให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล อย่างยั่งยืน												
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงาน จำนวน ๑ หลัง ๒) เพื่อก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบ เช่น โรงจอดรถ โรงจอดเรือ ลานคอนกรีต ระบบระบายน้ำ เป็นต้น												
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สถานีนำร่องศรีราชา เป็นหน่วยงานในส่วนภูมิภาคของ กรมเจ้าท่า มีอำนาจ หน้าที่ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยเกี่ยวกับการ นำร่อง กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน และกฎหมายและกฎหมายอื่นที่ เกี่ยวข้อง และยังปฏิบัติงานร่วมกับเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย อาคารนำร่องในปัจจุบันมีการใช้งานมา อย่างยาวนาน ซึ่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทางน้ำจำนวนมาก ซึ่งปัจจุบันได้มีการ ปรับพื้นที่เพียงบางส่วนเพื่อใช้เป็นพื้นที่สำนักงานซึ่งยังไม่เพียงพอต่อเจ้าหน้าที่ ที่ต้องทำภารกิจที่เพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารสำนักงาน ใหม่เพื่อให้สามารถรองรับภารกิจที่เพิ่มขึ้น												
เป้าหมายโครงการ	๑) ก่อสร้างอาคารสำนักงานอาคาร โครงสร้างเสริมเหล็ก ๓ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๙๔๙ ตารางเมตร จำนวน ๑ หลัง ๒) ก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นเช่นโรงจอดรถ ลานคอนกรีต ระบบรางระบายน้ำ												
งบประมาณ	<table> <tr> <td>งบประมาณทั้งสิ้น</td><td>๓๑,๙๖๐,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ</td><td>๔,๗๙๔,๐๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๑,๔๗๒,๔๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ</td><td>๒,๙๒๓,๙๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ</td><td>๑๐,๕๖๓,๗๐๐ บาท</td></tr> <tr> <td>ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ</td><td>๒,๒๐๖,๐๐๐ บาท</td></tr> </table>	งบประมาณทั้งสิ้น	๓๑,๙๖๐,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๔,๗๙๔,๐๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๔๗๒,๔๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒,๙๒๓,๙๐๐ บาท	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๕๖๓,๗๐๐ บาท	ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒,๒๐๖,๐๐๐ บาท
งบประมาณทั้งสิ้น	๓๑,๙๖๐,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ	๔,๗๙๔,๐๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๔๗๒,๔๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ	๒,๙๒๓,๙๐๐ บาท												
ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๕๖๓,๗๐๐ บาท												
ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ	๒,๒๐๖,๐๐๐ บาท												
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน												
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ วงเงิน ๓๑,๙๖๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ อยู่ระหว่างดำเนินการ												

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) สำนักงานนาร่อง มีพื้นที่ใช้สอยมากขึ้น ๒) สามารถเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติการกิจ ๓) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการเพื่การลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่อยู่อาศัยและสามารถเดินทางมาปฏิบัติราชการได้รวดเร็ว ๔) สามารถเรียกระดมเจ้าหน้าที่ได้รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉินเช่น อุบัติเหตุทางน้ำและเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน
----------------------------------	--

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	โครงการปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำและพัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภูมิสารสนเทศกลาง (MD GIS Portal)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ทดแทนรายการเดิมของระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำให้รองรับการทำงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ๒. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำที่มีอยู่เดิมของกรมเจ้าท่าให้สามารถประมวลผล และแสดงผลได้บนชุดอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ที่จัดหาใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. เพื่อจัดทำศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) สำหรับการบริหารจัดการแบบรวมศูนย์ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ๔. เพื่อจัดทำแดชบอร์ดสำหรับผู้บริหาร และผู้บังคับบัญชา ให้สามารถติดตามข้อมูล สรุปผลการดำเนินงานสำหรับใช้ในการวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ จึงพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ เพื่อสนับสนุนการบริหารงานด้านการกำกับ ดูแล ควบคุม และตรวจสอบของกรมเจ้าท่า ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และยังคงพัฒนา ต่อยอดทั้งด้านข้อมูลสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำและด้านความสามารถของระบบแต่อย่างใดก็ดี ปัจจุบันพบว่าระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำเริ่มมีปัญหา เนื่องจากความชำรุดของอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของทั้งระบบซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้งานระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำโดยตรงของทั้งสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในการปรับปรุงข้อมูลในระบบให้ทันสมัย การให้บริการข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำและสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำแก่หน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจหรือประชาชนในพื้นที่

	ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลทรัพยากรน้ำทั้งระบบรวมถึงการให้บริการแก่ประชาชนในการร้องทุกข์ร้องเรียนกรมเจ้าท่า ดังนั้นกรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ทดแทนระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ เพื่อให้ระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีเสถียรภาพต่อไป อีกทั้งปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มีการจัดทำชั้นข้อมูลภูมิสารสนเทศต่าง ๆ และได้ใช้เครื่องมือเผยแพร่ข้อมูลของระบบ Transportation GI Portal ซึ่งเป็นระบบ Cloud GIS โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม สามารถทำงานและแบ่งปันข้อมูลแผนที่ แต่เนื่องจากข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำเริ่มมีปริมาณและประเภทที่มากขึ้น อีกทั้งความต้องการของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ามีชั้นข้อมูลภูมิสารสนเทศที่หลากหลายมากขึ้นและต้องการเผยแพร่ข้อมูลบางส่วนสำหรับหน่วยงานภายในกรมและบางส่วนเผยแพร่สำหรับประชาชนจึงเห็นควรให้จัดตั้ง ระบบศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) เพื่อรวบรวมข้อมูลภูมิสารสนเทศทั้งหมดไว้ที่เดียว พร้อมเครื่องมือจัดทำและเผยแพร่ รวมถึงมีการนำเสนอข้อมูลภูมิสารสนเทศในรูปแบบของ Dashboard สำหรับผู้ บริหาร และผู้บังคับบัญชาที่สามารถติดตามข้อมูล และวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้
เป้าหมายโครงการ	๑. มีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ทดแทนรายการเดิมของระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ รองรับการทำงานตามภารกิจที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ๒. มีซอฟต์แวร์ภูมิสารสนเทศสำหรับระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ ที่ได้รับการอัปเดตให้เป็นเวอร์ชันล่าสุด รองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ ๓. มีระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำที่สามารถประมวลผลและแสดงผลได้บนชุดอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ที่จัดหาใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่าในด้านต่างๆ ได้มากขึ้น ๔. มีระบบศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการเผยแพร่ข้อมูลภูมิสารสนเทศของกรมเจ้าท่า (MD GIS Portal) สำหรับการบริหารจัดการแบบรวมศูนย์ เพื่อเป็นศูนย์รวมข้อมูลภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการและบริการประชาชน

	๕. ผู้บริหารสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว จากการนำเข้าข้อมูลของหน่วยงานภายในสังกัดกรมเจ้าท่าเพื่อช่วยการประกอบการตัดสินใจและติดตามเหตุการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้งที่ เพื่อประโยชน์สูงสุดของกรมเจ้าท่าและการบริการประชาชน ๖. ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้สะดวกมากขึ้น ทั้งบนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์มือถือ
งบประมาณ	งบประมาณ ๙๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๖๒๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๘๒,๘๗๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๓๖๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. กรมเจ้าท่าจะมีระบบภูมิสารสนเทศสำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนน้ำ ที่มีเสถียรภาพสามารถให้บริการข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. หน่วยงานภายในของกรมเจ้าท่ามีเครื่องมือสำหรับนำเสนอข้อมูลภูมิสารสนเทศที่สามารถดำเนินการจัดทำเองได้โดยไม่ต้องเขียนโปรแกรม ๓. ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลภูมิสารสนเทศที่กรมเจ้าท่าต้องการเผยแพร่ได้อย่างสะดวกมากขึ้นทั้งบนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์มือถือ ๔. ผู้บริหารหรือผู้บังคับบัญชามีเครื่องมือสำหรับสามารถติดตามข้อมูลและวางแผนงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การออกใบสำคัญ

โครงการ	ก่อสร้างอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ ต.ปากน้ำ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ เป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการต่างๆ ปัจจุบันโครงสร้างอาคารได้รับความเสียหาย อย่างมากเป็นอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานและการใช้งานอาคาร และอาคารพักอาศัยมีอายุการใช้งาน ๒๖ ปี ก็มีสภาพชำรุดทรุดโทรมแล้ว เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและการบริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ และเพื่อความสวยงามของสถานที่ราชการและความสะดวกของผู้มาติดต่อราชการ จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ และอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วยพร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบในพื้นที่โดยวางผังบริเวณการก่อสร้างรวมใหม่ทั้งหมด
เป้าหมายโครงการ	๑) ก่อสร้างอาคารสำนักงาน คสล. ๓ ชั้น จำนวน ๑ หลัง ๒) ก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย คสล. ๓ ชั้น จำนวน ๑ หลัง ๓) ก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบ ๔) ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ๑ งาน
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	กรมฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๘ วงเงิน ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๗๐ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการ ลดภาระค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางมาปฏิบัติราชการ สามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้ ๒) สามารถเรียกกรมเจ้าท่าที่รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติภัยทางน้ำ ๓) ทรัพย์สินและยานพาหนะของทางราชการปลอดภัยจากการถูกโจรกรรม ชำรุดเสียหาย

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	จัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อจัดหาระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI ทดแทนระบบเดิมที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน พร้อมเพิ่มเติมระบบประมวลผลจำนวนผู้ใช้บริการในท่าเทียบเรือสาธารณะ เพื่อจัดทำในรูปแบบสถิติ ๒. เพื่อสร้างโครงข่ายสื่อสารพื้นฐาน แบบสายไฟเบอร์ออปติก รองรับการรับ - ส่งข้อมูลต่างๆ และการพัฒนาในด้าน Smart pier ในอนาคต ๓. เพื่อการตรวจสอบรวมถึงป้องปรามภัยคุกคามต่อความปลอดภัยและกำหนดมาตรการป้องกันต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยกรมเจ้าท่ามีภารกิจในการการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง กรมเจ้าท่าจึงมีความประสงค์ในการจัดซื้อระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI (Artificial Intelligence) และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบปรับมุมมอง (PTZ) เพื่อทดแทนระบบเดิมในแม่น้ำเจ้าพระยา พร้อมจัดทำโครงข่ายสื่อสารหลักเป็นโครงข่ายไฟเบอร์ออปติก (Fiber Optic) และโครงข่ายสื่อสารย่อยเป็นโครงข่ายสื่อสารไร้สาย โดยที่ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI (Artificial Intelligence) จะมีคุณสมบัติพิเศษเพิ่มเติมจากกล้องทั่วไป มีความสามารถพัฒนาการคิดวิเคราะห์ วางแผนและตัดสินใจเองได้ สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริหาร และหน่วยงานอื่น ก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดในการบริหารจัดการส่งเสริมด้านความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลการเดินเรือสาธารณะต่อประชาชนที่ใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงมีโครงข่ายสื่อสารที่มีเสถียรภาพรองรับการพัฒนาในด้าน Smart pier ในอนาคต

เป้าหมายโครงการ	๑. มีเทคโนโลยีและนวัตกรรม ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ รวมถึงการเก็บรวบรวมสถิติการเดินทางเรือ ๒. ผู้ประกอบการเดินเรือ ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา มีความพึงพอใจ และเชื่อมั่นในการกำกับดูแลความปลอดภัยของภาครัฐ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๘๙,๙๗๗,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๗ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๔๙๖,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๒๙๖,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๑๙๙,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๓๕,๙๘๔,๗๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ข้อมูลภาพสำหรับการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้บริการเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงเวลาขึ้น-ลง และรอเรือเพื่อกำหนดมาตรการต่างๆ ทั้งในมิติความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกตลอดจนความเหมาะสมของอัตราค่าจ้างพนักงานประจำทำเรือ ๒. ข้อมูลภาพย้อนหลัง สำหรับการตรวจสอบ และสอบสวน ในกรณีเกิดเหตุในพื้นที่ของท่าเรือ ๓. ประสิทธิภาพในการกำกับดูแลปริมาณเรือโดยสารให้มีความสอดคล้องกับปริมาณผู้ให้บริการในแต่ละช่วงเวลา ๔. ข้อมูลเชิงสถิติของผู้ใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ๕. ลดค่าใช้จ่ายการจ้างเหมาบริการบางส่วนในการสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	จัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ ๒ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อจัดหาระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI และระบบประมวลผล จำนวนเรือ เพื่อจัดทำในรูปแบบสถิติ ๒. เพื่อสร้างโครงข่ายสื่อสารพื้นฐาน แบบสายไฟเบอร์ออปติก รองรับการรับ - ส่งข้อมูลต่าง ๆ และการพัฒนาในด้าน Smart pier ในอนาคต ๓. เพื่อการตรวจสอบรวมถึงป้องปราม ภัยคุกคามต่อความปลอดภัยและกำหนดมาตรการป้องกันต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในการเดินเรือ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยกรมเจ้าท่ามีภารกิจในการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง กรมเจ้าท่าจึงมีความประสงค์ในการจัดซื้อระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI (Artificial Intelligence) และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบปรับมุมมอง (PTZ) เพื่อทดแทนระบบเดิมในแม่น้ำเจ้าพระยา พร้อมจัดทำโครงข่ายสื่อสารหลักเป็นโครงข่ายไฟเบอร์ออปติก (Fiber Optic) และโครงข่ายสื่อสารย่อยเป็นโครงข่ายสื่อสารไร้สาย โดยที่ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI (Artificial Intelligence) จะมีคุณสมบัติพิเศษเพิ่มเติมจากกล้องทั่วไป มีความสามารถพัฒนาการคิดวิเคราะห์ วางแผนและตัดสินใจเองได้ สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริหาร และหน่วยงานอื่น ก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดในการบริหารจัดการส่งเสริมด้านความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลการเดินเรือ

เป้าหมายโครงการ	๑. มีเทคโนโลยีและนวัตกรรม ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ รวมถึงการเก็บรวบรวมสถิติการเดินทางเรือ ๒. ผู้ประกอบการเดินเรือ ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา มีความพึงพอใจ และเชื่อมั่นในการกำกับดูแลความปลอดภัยของภาครัฐ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๑๐๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๓,๓๘๖,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๔๗,๔๑๓,๕๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๗๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ข้อมูลภาพสำหรับการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการการเดินทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อกำหนดมาตรการต่างๆ ทั้งในมิติ ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก ตลอดจนความเหมาะสมของอัตราค่าจ้างเจ้าหน้าที่ในการตรวจการณ์ ๒. ข้อมูลภาพย้อนหลังสำหรับการตรวจสอบและสอบสวนในกรณีเกิดเหตุ ๓. ประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการเดินทางเรือ ๔. ข้อมูลเชิงสถิติของเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	จัดหาเสื้อชูชีพแบบพองลมแก่เจ้าพนักงานตรวจเรือ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อจัดหาเสื้อชูชีพแบบพองลมให้แก่เจ้าพนักงานตรวจเรือสำนักมาตรฐานเรือ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจเรือ ๒. เพื่อให้ไทยดำเนินการตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในการจัดหาอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนในการทำงาน ๓. เพื่อส่งเสริมค่านิยมความปลอดภัยให้แก่คนประจำเรือ ลดการเกิดอุบัติเหตุ และสูญเสียอันจะเกิดขึ้นบนเรือไทย
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เจ้าพนักงานตรวจเรือต้องเดินทางไปตรวจเรือทั้งที่เทียบท่าและเรือทอดสมออยู่กลางน้ำ ซึ่งอาจต้องเดินทางด้วยเรือเล็ก ต้องปีนบันไดเพื่อขึ้นเรือมีความเสี่ยงในการพลัดตกน้ำ และตามวรรคที่ ๑๖ ของตามตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Instrument Implementation Code: II Code) กำหนดให้รัฐเจ้าของธง ต้องจัดสรรทรัพยากรและมีกระบวนการสำหรับการบริหารความปลอดภัยและคุ้มครอง สิ่งแวดล้อม (safety and environmental protection programme) โดยการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMSAS) ในปี พ.ศ.๒๕๖๖ ผู้ตรวจประเมินได้ตรวจสอบว่าในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตรวจเรือบนเรือไทย กรมเจ้าท่าได้จัดหาอุปกรณ์นิรภัยส่วนบุคคล (PPE) เพื่อความปลอดภัยแก่เจ้าพนักงานตรวจเรือ และเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่คนประจำเรือหรือไม่ เพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือสามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัว ขณะขึ้นลงเรือ ป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการตกน้ำ
เป้าหมายโครงการ	จัดหาเสื้อชูชีพแบบพองลมที่ได้รับมาตรฐานตามอนุสัญญาความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งมีความทนทาน ลดความเสี่ยงและความรุนแรงในการได้รับบาดเจ็บ มีความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่ในสถานะต่างๆบนเรือ เป็นไปตามวัตถุประสงค์
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๓๒๖,๔๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เจ้าพนักงานตรวจเรือปฏิบัติหน้าที่ด้วยความปลอดภัย มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย ๒. กรมเจ้าท่าปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ถูกตรวจประเมินจะไม่พบข้อบกพร่องในกรณีนี้ ๓. เจ้าพนักงานตรวจเรือผู้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐแสดงตัวเป็นแบบอย่างให้แก่คนประจำเรือในการใช้อุปกรณ์นิรภัยส่วนบุคคล

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อฟื้นฟูสภาพเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ๒. เพื่อยืดอายุการใช้งานของเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานเรือที่ชำรุด ๓. เพื่อสนับสนุนภารกิจการตรวจการณ์ทางทะเล ในพื้นที่รับผิดชอบให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิผล ๔. เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการตอบสนองภารกิจฉุกเฉินและภารกิจเร่งด่วนในพื้นที่ทางทะเลที่รับผิดชอบ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ ซึ่งเป็นพาหนะหลักในการปฏิบัติการตรวจการณ์ทางทะเลของกรมเจ้าท่า มีการชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน และพบว่ามีอุปกรณ์หลายรายการชำรุด เช่น ระบบท่อทาง ระบบปรับอากาศ ภายใน โครงสร้างตัวเรือบางส่วนเกิดการสึกกร่อน ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการใช้งานลดน้อยลงเพื่อให้เรือตรวจการณ์ดังกล่าวสามารถกลับมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและคงไว้ซึ่งความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ระหว่างปฏิบัติการ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการซ่อมทำให้เรือกลับมาอยู่ในสภาพสมบูรณ์ การซ่อมทำครั้งนี้จะส่งผลให้สามารถรักษาขีดความสามารถในการตรวจตราพื้นที่ และปฏิบัติการได้อย่างต่อเนื่อง
เป้าหมายโครงการ	๑. เพื่อให้เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ กลับมาอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพภายในระยะเวลาที่กำหนด ๒. ปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง อุปกรณ์ที่ชำรุดเสียหาย ให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. เสริมสร้างขีดความสามารถของเรือในการรองรับภารกิจตรวจการณ์ทางทะเลและภารกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง ๕. ยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำเรือให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้งที่
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๗๐๑ สามารถกลับมาใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและปลอดภัย ๒. สนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่าให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. สร้างความเชื่อมั่นแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนในด้านการความพร้อมในการปฏิบัติงาน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อฟื้นฟูสภาพเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ๒. เพื่อยืดอายุการใช้งานของเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานเรือที่ชำรุด ๓. เพื่อสนับสนุนภารกิจการตรวจการณ์ทางทะเล ในพื้นที่รับผิดชอบให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๔. เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการตอบสนองภารกิจฉุกเฉินและภารกิจเร่งด่วนในพื้นที่ทางทะเลที่รับผิดชอบ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ ซึ่งเป็นพาหนะหลักในการปฏิบัติการกิจตรวจการณ์ทางทะเล ของกรมเจ้าท่า มีการชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน และพบว่ามีอุปกรณ์หลายรายการชำรุด เช่น ระบบกำลังขับเคลื่อนหลัก ระบบสื่อสาร ระบบไฟฟ้า โครงสร้างตัวเรือบางส่วนเกิดการสึกกร่อน ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการใช้งานลดน้อยลง เพื่อให้เรือตรวจการณ์ดังกล่าวสามารถกลับมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคงไว้ซึ่งความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ระหว่างปฏิบัติการกิจ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการซ่อมทำให้เรือกลับมาอยู่ในสภาพสมบูรณ์ การซ่อมทำครั้งนี้จะส่งผลให้สามารถรักษาขีดความสามารถในการตรวจตราพื้นที่ และปฏิบัติการกิจได้อย่างต่อเนื่อง
เป้าหมายโครงการ	๑. เพื่อให้เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ กลับมาอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพภายในระยะเวลาที่กำหนด ๒. ปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง อุปกรณ์ที่ชำรุดเสียหาย ให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสี่ยงเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. เสริมสร้างขีดความสามารถของเรือในการรองรับภารกิจตรวจการณ์ทางทะเลและภารกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง ๕. ยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำเรือให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้งที่
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๒ สามารถกลับมาใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและปลอดภัย ๒. สนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่าให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสี่ยงเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. สร้างความเชื่อมั่นแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนในด้านความพร้อมในการปฏิบัติงาน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อฟื้นฟูสภาพเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ๒. เพื่อยืดอายุการใช้งานของเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้งานเรือที่ชำรุด ๓. เพื่อสนับสนุนภารกิจการตรวจการณ์ทางทะเล ในพื้นที่รับผิดชอบให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิผล ๔. เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการตอบสนองภารกิจฉุกเฉินและภารกิจเร่งด่วนในพื้นที่ทางทะเลที่รับผิดชอบ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	เนื่องจากเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ ซึ่งเป็นพาหนะหลักในการปฏิบัติการตรวจการณ์ทางทะเล ของกรมเจ้าท่ามีการชำรุดทรุดโทรมจากการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน และพบว่ามีอุปกรณ์หลายรายการชำรุด เช่น ระบบท่อทางระบบปรับอากาศภายในโครงสร้างตัวเรือบางส่วนเกิดการสึกกร่อน ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการใช้งานลดน้อยลง เพื่อให้เรือตรวจการณ์ดังกล่าวสามารถกลับมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคงไว้ซึ่งความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ระหว่างปฏิบัติการ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการซ่อมทำให้เรือกลับมาอยู่ในสภาพสมบูรณ์ การซ่อมทำครั้งนี้จะส่งผลให้สามารถรักษาขีดความสามารถในการตรวจตราพื้นที่ และปฏิบัติการได้อย่างต่อเนื่อง
เป้าหมายโครงการ	๑. เพื่อให้เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ กลับมาอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพภายในระยะเวลาที่กำหนด ๒. ปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง อุปกรณ์ที่ชำรุดเสียหาย ให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. เสริมสร้างขีดความสามารถของเรือในการรองรับภารกิจตรวจการณ์ทางทะเลและภารกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๑๓๐๑ สามารถกลับมาใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและปลอดภัย ๒. สนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่าให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ๓. ลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายเพิ่มเติมหรืออุบัติเหตุจากการใช้งานเรือที่เสื่อมสภาพ ๔. สร้างความเชื่อมั่นแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนในด้านความพร้อมในการปฏิบัติงาน

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือชลธารานุรักษ์ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อให้เรือชลธารานุรักษ์ กลุ่มสิ่งแวดล้อม อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สามารถออกปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดความปลอดภัยต่อเจ้าหน้าที่ ตัวเรือ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเป็นการรักษาทรัพย์สินของทางราชการให้สามารถใช้งานได้ยาวนาน
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ด้วยเรือชลธารานุรักษ์ มีภารกิจต้องเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน ขจัดคราบน้ำมันในกรณีฉุกเฉินตลอดเวลา ดังนั้น เพื่อคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของตัวเรือ อุปกรณ์เดินเรือ เครื่องจักรที่เกี่ยวข้องและอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการซ่อมบำรุงตามวงรอบที่กำหนด เพื่อยืดอายุการใช้งานของเรือและทำให้เรือสามารถใช้งานได้ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ในการเฝ้าระวัง ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากคราบน้ำมันต่อไปโดยเรือชลธารานุรักษ์ได้รับการซ่อมทำใหญ่ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และจะครบกำหนดเข้ารับการซ่อมทำใหญ่ครั้งต่อไปในปีงบประมาณ ๒๕๖๙
เป้าหมายโครงการ	๑. เรือชลธารานุรักษ์สามารถปฏิบัติการเฝ้าระวัง ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากคราบน้ำมันได้โดยไม่มีเหตุขัดข้องเนื่องจากการเสื่อมสภาพของเรือ ๒. สามารถเข้าร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เรือชลธารานุรักษ์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สามารถปฏิบัติการเฝ้าระวัง ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากคราบน้ำมัน ได้โดยไม่มีเหตุขัดข้องเนื่องจากการเสื่อมสภาพของเรือ ๒. เรือชลธารานุรักษ์สามารถเข้าร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (เจ้าท่า ๑๔๑, เจ้าท่า ๒๗๐, เจ้าท่า ๒๗๑, เจ้าท่า ๒๒๒, เจ้าท่า ๒๑๖, เจ้าท่า ๒๒๐, เจ้าท่า ๒๑๐๑) จำนวน ๗ ลำ กรุงเทพมหานคร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ในลำน้ำให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพและพร้อมใช้ในการปฏิบัติราชการรวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ในการดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายมีความจำเป็นต้องใช้เรือในการตรวจตราการจราจรทางน้ำ รวมถึงเฝ้าระวังการก่อกวนพิชด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ จึงจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปี ตามระยะเวลาที่กำหนดของเครื่องยนต์ไว้คือทุก ๓ ปี หรือครบระยะเวลาของการใช้เครื่องยนต์ เป็นการซ่อมเพื่อดูแลรักษาตัวเรือและเครื่องยนต์เรือให้มีอายุการใช้งานเพิ่มขึ้น เนื่องจากตัวเรือส่วนประกอบและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดและเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานภายในเรือ
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (เจ้าท่า ๑๔๑,เจ้าท่า ๒๗๐,เจ้าท่า ๒๗๑, เจ้าท่า ๑๗๐, เจ้าท่า ๒๒๒, เจ้าท่า ๒๑๖, เจ้าท่า ๒๒๐, เจ้าท่า ๒๑๐๑) จำนวน ๗ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์ของเรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพสมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรงพร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๒,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๒๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรากำกับดูแลรักษา"แม่น้ำลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปรามดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจการจราจรทางน้ำเฝ้าระวังการก่อกวนพิชด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๖๐๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จ.ภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ในลำน้ำให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติการ รวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ ขจัดคราบน้ำมันและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการใช้เรือเพื่อช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเล จึงมีความจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปีตามรอบระยะเวลาการบำรุงรักษา เนื่องจากตัวเรือส่วนประกอบของเรือและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดเสื่อมสภาพ ตามอายุการใช้งาน
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมเรือตรวจการณ์ จำนวน ๑ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์ของเรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพสมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรง พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๙๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรากำกับดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปราม ดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือ ทั้งตรวจการจราจรทางน้ำเฝ้าระวังการ ก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๓๘๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาชุมพร จ.ชุมพร
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ในลำน้ำให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติการ รวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ ขจัดคราบน้ำมันและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการใช้เรือเพื่อช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเล จึงมีความจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปีตามรอบระยะเวลาการบำรุงรักษา เนื่องจากตัวเรือส่วนประกอบของเรือและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดเสื่อมสภาพ ตามอายุการใช้งาน
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ จำนวน ๑ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์ของเรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพสมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรง พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๙๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรากำกับดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปราม ดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือ ทั้งตรวจการจราจรทางน้ำเฝ้าระวังการ ก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ซ่อมทำเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๓๘๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาหนองคาย จ.หนองคาย
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ในลำน้ำให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติการ รวมทั้งทำให้ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือมีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ ขจัดคราบน้ำมันและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการใช้เรือเพื่อช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเล จึงมีความจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปีตามรอบระยะเวลาการบำรุงรักษา เนื่องจากตัวเรือส่วนประกอบของเรือและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดเสื่อมสภาพ ตามอายุการใช้งาน
เป้าหมายโครงการ	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ จำนวน ๑ ลำ เพื่อให้ตัวเรือ เครื่องยนต์ของเรือ และอุปกรณ์ภายในเรือมีสภาพสมบูรณ์ เรือมีความปลอดภัยแข็งแรง พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เรือมีอายุการใช้งานได้นานยิ่งขึ้น
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๒๙๕,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๙๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรากำกับดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปราม ดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือ ทั้งตรวจการจราจรทางน้ำเฝ้าระวังการก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ จ.เชียงใหม่ จำนวน ๓ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรงน้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๒๕๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการกิจในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรงน้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ จ.สมุทรสงคราม จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการกิจในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรงน้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสภาวะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ จ.สงขลา จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการกิจในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรงน้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕ จ.ภูเก็ต จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจ บรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วง ฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับ อุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือ จากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทาง น้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความ แข็งแรงน้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับ ปฏิบัติราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นใน การกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลัง ร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัย ทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชน ที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความ ช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ จ.ชลบุรี จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจ บรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรง น้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกและรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจ บรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	เรือท้องแบน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ จ.หนองคาย จำนวน ๒ ลำ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อจัดหาเรือท้องแบน ที่มีความแข็งแรง น้ำหนักที่ไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้ สะดวกและรวดเร็วสำหรับปฏิบัติการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจ บรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลองทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม ในปัจจุบันสภาพภูมิอากาศมีความแปรปรวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนซึ่งมีพายุและมรสุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้ในบางพื้นที่ประสบกับอุทกภัยน้ำท่วม ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมีความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือท้องแบนซึ่งเป็นเรือที่ออกแบบให้มีความแข็งแรง น้ำหนักไม่มาก สามารถเคลื่อนย้ายได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อใช้สำหรับปฏิบัติ ราชการในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน และสามารถเคลื่อนย้ายเรือเพื่อบูรณาการสรรพกำลังร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจ บรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเรือใช้ในการตรวจตราปราบปรามทางน้ำในพื้นที่ที่มีระดับน้ำตื้นเขิน ๒. มีความพร้อมในด้านเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการบูรณาการสรรพกำลัง ร่วมกับหน่วยงานอื่นในการกิจบรรเทาสาธารณภัยผู้ประสบอุทกภัยน้ำท่วม
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. มีเรือใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัย ทางน้ำต่างๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชน ที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย ๒. ประชาชนมีความพึงพอใจต่อภาครัฐในสถานะที่ประชาชนต้องการความช่วยเหลือ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ปรับปรุงระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระยะที่ ๑ (VTS)
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อดำเนินการจัดหา เปลี่ยน ซ่อมแซม บำรุงรักษา ปรับปรุง และพัฒนาระบบ ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) ของสำนักงานควบคุม การจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมเจ้าท่า ซึ่งปัจจุบันอยู่ในสภาพ ขำรุดเสียหายให้สามารถกลับมาใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และครอบคลุม พื้นที่อ่าวไทยตอนบนอย่างสมบูรณ์
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่ามีหน้าที่และภารกิจในการกำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ จัดระเบียบ การเดินเรือให้มีความปลอดภัยอำนวยความสะดวก เสริมประสิทธิภาพของการ ขนส่งทางทะเล โดยทำหน้าที่ติดตามความเคลื่อนไหวของเรือเมื่อเข้ามาในทะเล เขตอ่าวไทยรูปตัว ก. ซึ่งจะมีการติดตามเรือเข้าไปจนถึงเขตท่าเรือ และติดตาม ความเคลื่อนไหวภายในเขตท่าเรือเพื่อให้ทราบหากเรือเข้าใกล้ที่ตื้น ที่อันตราย หรือจุดตัดทางเดินเรือที่อันตรายทำให้เรือมีความเสี่ยงต่อการโดนกัน ติดตาม ดูแลเรือที่บรรทุกสินค้าอันตรายเป็นพิเศษ ฝ้าติดตามเรือที่จอดทอดสมอกรณี สมอเรือเกา มีการสื่อสารข้อมูลระหว่างเรือกับท่าเรือ ออกประกาศข่าวอากาศ ข่าวจราจรและอันตรายในการเดินเรือให้คำแนะนำช่วยเหลือการเดินเรือเมื่อ ร้องขอ และการช่วยเหลือสนับสนุนงานค้นหาวาอากาศยานและเรือที่ประสบภัย การป้องกันมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงการรักษากฎหมายใน ทะเลและสนับสนุนงานติดตามเรือในมิติการรักษาความมั่นคงของชาติทางทะเล พร้อมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ศูนย์นี้จะให้บริการแก่เรือ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ไม่เว้นวันหยุดระบบควบคุมการจราจรทางทะเลระยะที่ ๑ กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วและเปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๕ ไปแล้วนั้น มีพื้นที่ครอบคลุมชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ในระยะที่ ๑ ประกอบ ไปด้วยศูนย์ควบคุมการจราจร (Control Center) ๑ สถานี ตั้งอยู่ที่อาคาร

	สมุทรเขต เขตท่าเรือศรีราชา บริเวณเขาบ่อยา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี และมีสถานีลูกข่าย (Remote Site) จำนวน ๔ สถานี ได้แก่ ๑. สถานีนำร่อง ตั้งอยู่ที่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา จ.สมุทรปราการ ๒. สถานีเกาะสีชัง ตั้งอยู่ที่บริเวณเกาะสีชัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ๓. สถานีเกาะล้าน ตั้งอยู่บริเวณเกาะล้าน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ๔. สถานีเขากรมหลวงฯ ตั้งอยู่ที่บริเวณเขตฐานทัพเรือสัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และต่อมาได้มีการสร้างระบบควบคุมการจราจรทางทะเลระยะที่ ๒ เพื่อขยายพื้นที่ควบคุมให้มากขึ้นประกอบไปด้วยศูนย์ควบคุมการจราจร ๑ สถานี ตั้งอยู่ที่อาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล หมู่ ๕ ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี และมีสถานีลูกข่าย (Remote Site) จำนวน ๕ สถานี ได้แก่ ๑. สถานีปากน้ำปราณบุรี ตั้งอยู่ที่บริเวณ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ๒. สถานีแหลมผักเบี้ย ตั้งอยู่ที่บริเวณ จ.เพชรบุรี ๓. สถานีบ้านปลา ตั้งอยู่ที่บริเวณ จ.ระยอง ๔. สถานีปากน้ำระยอง ตั้งอยู่ที่บริเวณ จ.ระยอง ๕. สถานีเกาะหมาก ตั้งอยู่ที่บริเวณ จ.ตราด ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ใช้งานระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) มาอย่างต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการซ่อมแซมเป็นระยะแต่เนื่องจากอุปกรณ์ที่ประกอบในระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเลเริ่มมีอาการชำรุด และเสื่อมตามอายุการใช้งานเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับเทคโนโลยีที่ใช้อยู่เดิมเริ่มมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ด้วยเหตุนี้ กรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการ จัดหา ซ่อมแซม บำรุงรักษา ปรับปรุง และเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุดหรือล้าสมัยในระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) เพื่อให้ระบบสามารถกลับมาทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างเต็มที่ สอดคล้องกับมาตรฐานสากลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และเพื่อให้มั่นใจว่าการเดินเรือในเขตอ่าวไทยรูปตัว ก. จะยังคงเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ กรมเจ้าท่าจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างเหมาเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดหา ซ่อมแซม บำรุงรักษา และปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) ให้กลับมาใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพต่อไป
เป้าหมายโครงการ	๑. ระบบตรวจจับเป้าพื้นน้ำ (RADAR) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ทั้ง ๕ สถานี โดยเปลี่ยนทดแทนของเดิมจำนวน ๕ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขตสถานีนำร่องสถานีเกาะสีชัง สถานีเกาะล้าน และสถานีเขากรมหลวง

	๒. ระบบวิทยุ VHF Marine Band ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่ที่รับผิดชอบทั้งหมดได้อย่างสมบูรณ์ทั้ง ๔ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต สถานีนำร่องกรุงเทพ สถานีเขากรมหลวง สถานีเกาะล้านโดยจัดหาเพิ่มเติมจำนวน ๒ สถานี ได้แก่ สถานีเกาะล้าน และสถานีเขากรมหลวง ซึ่งสามารถใช้การควบคุมระบบวิทยุ VHF Marine Band ผ่านระบบควบคุมระยะไกลได้จากทั้ง อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล ระบบวิทยุ CB ย่านความถี่ CB สำหรับติดต่อสื่อสารกับเรือประมง ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS)สามารถใช้งาน ได้ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต ๓. ระบบแสดงตนอัตโนมัติ (AIS) ของระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTS) สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ ทั้ง ๕ สถานีลูกข่าย โดยจัดหาเพิ่มเติมจำนวน ๒ สถานีได้แก่ สถานีเกาะสีชัง และสถานีเกาะล้าน และสามารถแสดงผลที่อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล ๔. ระบบข้อมูลสภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (Meteorological) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ทั้ง ๕ สถานีและสามารถแสดงผลที่อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล ๕. ระบบกล้องวงจรปิดทางทะเล (Marine CCTV) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานได้ทั้ง ๔ สถานี โดยเปลี่ยนอุปกรณ์ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีเกาะสีชัง และจัดหาอุปกรณ์จำนวน ๓ สถานี ได้แก่ สถานีนำร่อง สถานีเกาะล้าน และสถานีเขากรมหลวง และสามารถแสดงผลที่อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล ๖. ระบบอุปกรณ์สื่อสารไร้สายทางทะเล Maritime Broadband Radio (MBR) สำหรับเชื่อมโยงสัญญาณระหว่างสถานีให้บริการเคลื่อนที่ทางทะเลจำนวน ๓ สถานี ได้แก่ สถานีนำร่อง สถานีเกาะสีชัง สถานีเขากรมหลวง กับสถานีเคลื่อนที่ทางทะเล (เรือตรวจการณ์) จำนวน ๑๐ ลำ และชุดส่งสัญญาณเคลื่อนที่สำหรับออกตรวจ จำนวน ๔ ชุด ๗. ระบบตรวจจับทิศทางวิทยุ (Radio Direction Finder: RDF) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานได้ทั้ง ๒ สถานี โดยเปลี่ยนทดแทนของเดิมจำนวน ๒ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และสถานีเขากรมหลวง และสามารถแสดงผลที่อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต และอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล
--	--

	๘. ระบบรับข่าวสารเพื่อการเดินเรือ (NAVTEX) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) โดยเปลี่ยนทดแทนของเดิมจำนวน ๔ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขตสถานีนำร่อง สถานีเกาะสีชัง สถานีเกาะลัน และสามารถเชื่อมโยงสัญญาณระหว่างสถานีลูกข่ายมายังอาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขตและอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล ได้อย่างสมบูรณ์และมีความเสถียร ๑๐. ปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์VTMS ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) ๑๑. สมัครงาน Lloyd's Data ระยะเวลา ๒ ปี ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานผ่าน เว็บเบราว์เซอร์ (Web Browser) ได้และความปลอดภัยทางทะเล (VTS) ๑๓. สมัครงาน Satellite-Based Sensors (Maritime Surveillance) ระยะเวลา ๑ ปี ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) สามารถใช้งานผ่าน เว็บเบราว์เซอร์ (Web Browser) ได้จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและชุดโปรแกรมระบบปฏิบัติการ สำหรับใช้งานซอฟต์แวร์ VTMS ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต ๑๔. เพื่อให้ระบบ VTS สามารถทำงานได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๑๕. ชุดระบบจำลองการฝึกการควบคุมการจราจร (VTS Simulator) ของระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (VTS) เช่น ซอฟต์แวร์ระบบ VTS Simulator, เครื่องคอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะประสิทธิภาพสูง จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต (๑ ชุด ประกอบไปด้วย ๑ Server ๒๑. จัดทำห้องประชุมติดตามสถานการณ์และสั่งการ War Room จำนวน ๒ สถานี ได้แก่ อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขตและอาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล (CSC) ให้มีความทันสมัย และพร้อมในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยการ จัดหาระบบแสดงผลขนาดใหญ่ จัดหาอุปกรณ์สำหรับห้องประชุม ๒๒. ระบบดังกล่าวข้างต้นต้องเชื่อมสัญญาณให้สามารถใช้งานร่วมกับระบบควบคุมการจราจรสำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล อาคารศูนย์ตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล (CSC), ศูนย์ควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมเจ้าท่า (CSCMD) และศูนย์ควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลอันดามัน จ.ภูเก็ต (CSCA) ๒๓. เพื่อให้ระบบ VTS สามารถทำงานได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง
--	--

งบประมาณ	วงเงินประมาณทั้งสิ้น ๒๙๗,๒๔๙,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๔๔,๕๘๗,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๘,๘๙๙,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๗๑ ผูกพันงบประมาณ ๑๓๓,๗๖๒,๓๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑,๐๘๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เรือในพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่อ่าวไทยตอนบน รวมถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีความปลอดภัยในการเดินเรือมากขึ้น ๒. สนับสนุนและส่งเสริมภารกิจต่าง ๆ ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อให้เกิดประโยชน์ในทุกด้าน เช่น ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายของกระทรวงคมนาคม ๓. สนับสนุนด้านการรักษาความปลอดภัยในทะเล ควบคุมมลภาวะทางทะเล และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	การพัฒนาและติดตั้งระบบบริหารจัดการอัจฉริยะเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ๘ แห่ง
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อพัฒนาและติดตั้งระบบบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Pier) สำหรับการควบคุมและเฝ้าระวังการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๒. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามและควบคุมการเดินเรือแบบเรียลไทม์ โดยใช้เทคโนโลยี Publish/Subscribe ตามมาตรฐานของ The Object Management Group (OMG) ๓. เพื่อพัฒนาระบบแจ้งเตือนอัตโนมัติและวิเคราะห์ข้อมูลด้านสภาพอากาศ เพื่อให้ผู้โดยสารและผู้ควบคุมเรือสามารถปรับตัวตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ๔. เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกลาง สำหรับบูรณาการระบบกล้อง CCTV กับ Command Center ของกรมฯ เพื่อช่วยเฝ้าระวังและจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๕. เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบคมนาคมทางน้ำที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยลดปัญหาความแออัดของผู้โดยสารที่ท่าเรือ
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีความสำคัญอย่างยิ่งของประเทศไทย โดยเป็นศูนย์กลางการเดินเรือขนส่งสินค้าทางน้ำ การคมนาคมสาธารณะ และการท่องเที่ยวทางน้ำ อย่างไรก็ตาม การเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาประสบปัญหาหลายประการ ได้แก่ การจราจรทางน้ำที่หนาแน่น การขาดระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ อุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และการควบคุมความปลอดภัยที่ยังไม่เป็นระบบอัจฉริยะ เพื่อให้การบริหารจัดการการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางน้ำได้อย่างยั่งยืน กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดในการพัฒนาและติดตั้งระบบบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Pier) โดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจราจรทางน้ำ ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ และเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำ ในพื้นที่ ๘ แห่ง ของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งประกอบไปด้วย

	ท่าเรือกรมเจ้าท่า ท่าเรือนนทบุรี ท่าเรือท่าช้าง ท่าเรือท่าเตียน ท่าเรือสาทร ท่าเรือราชินี ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระปิ่นเกล้า โครงการนี้จะเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำของประเทศไทย ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย อีกทั้งยังสนับสนุนนโยบายของกรมเจ้าท่าในการส่งเสริมความปลอดภัยทางน้ำและการพัฒนาระบบคมนาคมทางน้ำอย่างยั่งยืน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการเดินเรือลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้แม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นเส้นทางเดินเรือที่ปลอดภัย และมีมาตรฐานสากล และมีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจทางน้ำในอนาคต
เป้าหมายโครงการ	๑. เพิ่มความสามารถในการควบคุมและเฝ้าระวังการเดินเรือให้มีความแม่นยำและมีประสิทธิภาพ ๒. ใช้ระบบติดตามและควบคุมการเดินเรือแบบเรียลไทม์ ด้วยเทคโนโลยี Publish/Subscribe ตามมาตรฐานของ The Object Management Group (OMG) ๓. พัฒนาเครื่องมือวิเคราะห์สภาพอากาศและระดับน้ำ เพื่อให้สามารถปรับตัวตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ๔. เชื่อมโยงระบบกล้อง CCTV และข้อมูลจากท่าเรือต่างๆ กับ Command Center ของกรมเจ้าท่า ๕. เพิ่มขีดความสามารถในการเฝ้าระวังและตรวจสอบสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อการตอบสนองที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ๖. เพิ่มความสะดวกสบายและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการท่าเรือ
งบประมาณ	วงเงินประมาณ ๖๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๙,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕๕,๒๕๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๕๔๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและเฝ้าระวังการเดินเรือ ๒. ให้ข้อมูลการเดินเรือและสภาพการจราจรทางน้ำแบบเรียลไทม์ ๓. แจ้งเตือนเกี่ยวกับสภาพอากาศแปรปรวน และอุบัติเหตุทางน้ำ ให้กับเจ้าหน้าที่และประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔. เพิ่มศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวและสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจทางน้ำอย่างยั่งยืน ๕. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำให้เทียบเท่าระดับสากล ทำให้แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางเดินเรือที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจทางน้ำในอนาคต

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	การจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยท่าเทียบเรือท่องเที่ยว อ่าวฉลอง จ.ภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ ตรวจสอบและเฝ้าระวังกิจกรรม ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าเรือ เพื่อลดเหตุข้อพิพาทและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ๒. เพื่อตรวจสอบ เฝ้าระวังสถานการณ์ที่อาจเป็นอันตราย และสามารถ แจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ล่วงหน้าก่อนเกิดเหตุการณ์ ๓. เพื่อให้สามารถส่งการแจ้งเตือนทันทีไปยังเจ้าหน้าที่หรือผู้เกี่ยวข้องเมื่อ มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น ๔. เพื่อประมวลผลข้อมูลสำหรับวิเคราะห์แนวโน้มความปลอดภัย และ สร้างรายงานสรุปเกี่ยวกับเหตุการณ์นำมาปรับปรุง และพัฒนามาตรการรักษา ความปลอดภัยในอนาคต
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การระบบรักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลองมีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและการขนส่งเป็นหนึ่งในเสาหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ ประเทศ โดยเฉพาะในปัจจุบันที่รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (๒๕๖๑-๒๕๘๐) ที่ตั้งเป้าหมายในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทาง เศรษฐกิจและการสร้างเสถียรภาพให้กับเศรษฐกิจประเทศ โดยการส่งเสริมให้ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้เน้นย้ำถึงนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวใน ประเทศเพื่อเป็นกลไกในการสร้างรายได้และสร้างงานให้กับประชาชน ใน บริบทนี้ การมีท่าเรือที่ปลอดภัยและมีคุณภาพเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ท่าเรือ อ่าวฉลองสามารถรองรับนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าจากทั่วทุกมุมโลกได้ อย่างมีประสิทธิภาพ การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยเช่น กล้องวงจรปิด และระบบ IoT จะทำให้เกิดการตรวจสอบและเฝ้าระวังอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังสามารถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ ท่าเรือ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายลดความขัดแย้งในสังคมและการสร้างความ

	ปลอดภัยให้กับส่วนรวม ด้วยเหตุนี้ การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือจึงเป็นการสนับสนุนกลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืนของประเทศ รวมถึงเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวเดินไปในทิศทางที่มั่นคงและยั่งยืนในระดับโลกได้ในอนาคต
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ รวมถึงการเก็บรวบรวมสถิติผู้ใช้บริการ และการสำรวจของเรือในพื้นที่ ๒. ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ มีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในการกำกับดูแลความปลอดภัยของภาครัฐ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๖๙,๘๘๙,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๔๘๓,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕๙,๔๐๖,๑๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ข้อมูลภาพสำหรับการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินเรือ การขนถ่ายสินค้า และการสำรวจ เพื่อกำหนดมาตรการต่าง ๆ ทั้งในมิติความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก ตลอดจนความเหมาะสม ของอัตราค่าจ้างเจ้าพนักงานประจำท่าเรือ ๒. ข้อมูลภาพย้อนหลัง สำหรับการตรวจสอบ และสอบสวน ในกรณีเกิดเหตุในพื้นที่ของ ท่าเรือ ๓. ประสิทธิภาพในการกำกับดูแลในด้านความปลอดภัย ๔. ข้อมูลเชิงสถิติของเรือต่าง ๆ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	การจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยท่าเทียบเรือท่องเที่ยว จ.กระบี่
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ การให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในท่าเรือและการเดินเรือ ตรวจสอบและเฝ้า ระวังกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าเรือ เพื่อลดเหตุข้อพิพาทและอุบัติเหตุที่อาจ เกิดขึ้น ๒. เพื่อตรวจสอบ เฝ้าระวังสถานการณ์ที่อาจเป็นอันตราย และสามารถ แจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ล่วงหน้าก่อนเกิดเหตุการณ์ ๓. เพื่อให้สามารถส่งการแจ้งเตือนทันทีไปยังเจ้าหน้าที่หรือผู้เกี่ยวข้องเมื่อ มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น ๔. เพื่อประมวลผลข้อมูลสำหรับวิเคราะห์แนวโน้มความปลอดภัย และ สร้างรายงานสรุปเกี่ยวกับเหตุการณ์นำมาปรับปรุง และพัฒนามาตรการรักษา ความปลอดภัยในอนาคต
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	การระบบรักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลองมีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและการขนส่งเป็นหนึ่งในเสาหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ ประเทศ โดยเฉพาะในปัจจุบันที่รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (๒๕๖๑-๒๕๘๐) ที่ตั้งเป้าหมายในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทาง เศรษฐกิจและการสร้างเสถียรภาพให้กับเศรษฐกิจประเทศ โดยการส่งเสริมให้ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้เน้นย้ำถึงนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวใน ประเทศเพื่อเป็นกลไกในการสร้างรายได้และสร้างงานให้กับประชาชน ใน บริบทนี้ การมีท่าเรือที่ปลอดภัยและมีคุณภาพเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ท่าเรือ อ่าวฉลองสามารถรองรับนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าจากทั่วทุกมุมโลกได้ อย่างมีประสิทธิภาพ การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยเช่น กล้องวงจรปิด และระบบ IoT จะทำให้เกิดการตรวจสอบและเฝ้าระวังอย่างมีประสิทธิภาพ

	ทั้งยังสามารถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายลดความขัดแย้งในสังคมและการสร้างความปลอดภัยให้กับส่วนรวมด้วยเหตุนี้ การติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือจึงเป็นการสนับสนุนกลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืนของประเทศ รวมถึงเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวเดินไปในทิศทางที่มั่นคงและยั่งยืนในระดับโลกได้ในอนาคต
เป้าหมายโครงการ	๑. มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ รวมถึงการเก็บรวบรวมสถิติผู้ใช้บริการ และการสำรวจของเรือในพื้นที่ ๒. ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ มีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในการกำกับดูแลความปลอดภัยของภาครัฐ
งบประมาณ	งบประมาณทั้งสิ้น ๖๕,๗๐๙,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๙,๘๕๖,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕๕,๘๕๓,๑๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. ข้อมูลภาพสำหรับการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินเรือ การขนถ่ายสินค้า และการสำรวจ เพื่อกำหนดมาตรการต่าง ๆ ทั้งในมิติความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก ตลอดจนความเหมาะสม ของอัตราค่าจ้างพนักงานประจำท่าเรือ ๒. ข้อมูลภาพย้อนหลัง สำหรับการตรวจสอบ และสอบสวน ในกรณีเกิดเหตุในพื้นที่ของ ท่าเรือ ๓. ประสิทธิภาพในการกำกับดูแลในด้านความปลอดภัย ๔. ข้อมูลเชิงสถิติของเรือต่าง ๆ

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	ค่าสำรวจออกแบบพื้นที่ทิ้งวัสดุในทะเลภายใต้พิธีสารลอนดอน ค.ศ. ๑๙๙๖ กรุงเทพมหานคร ๑ ฉบับ
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	๑) เพื่อกำหนดพิกัดและขอบเขตของพื้นที่ในทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันที่เหมาะสมต่อการเป็นจุดรองรับการทิ้งเทว้สดุตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ หรือพื้นที่ใดเหมาะสมต่อการทิ้งเทว้สดุประเภทใดบ้าง รวมทั้งพิกัดและขอบเขตของพื้นที่ห้ามทิ้งเทว้สดุดังกล่าว ๒) เพื่อจัดทำแผนที่แสดงขอบเขตจุดทิ้งเทว้สดุลงในทะเล จากผลการศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมและไม่เหมาะสมในการเป็นจุดทิ้งเทว้สดุลงในทะเล ๓) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการพิจารณาให้เป็นจุดรองรับการทิ้งเทว้สดุในทะเลทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และฐานข้อมูลของระดับสารปนเปื้อน และสารต้องห้ามปนเปื้อนในของเสียหรือวัสดุอื่นที่จะอนุญาตให้ทิ้งเทได้ตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ๔) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และจัดทำฐานข้อมูลด้านเศรษฐศาสตร์ในการดำเนินงานเพื่อนำวัสดุไปทิ้งเทในพื้นที่ที่เทว้สดุที่กำหนด โดยเปรียบเทียบทางเลือกอื่นในการกำจัดวัสดุดังกล่าว ๕) เพื่อจัดทำแนวทางปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายข้อบังคับ ประกาศ และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการท่มทิ้งของเสียหรือวัสดุอื่นในทะเล พ.ศ....
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	ตามที่กรมเจ้าท่าได้ยกร่างพระราชบัญญัติการท่มทิ้งของเสียหรือวัสดุอื่นในทะเล พ.ศ.... ตามนโยบายในการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลและส่งเสริมการใช้ทะเลอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยเข้าร่วมเป็นภาคีพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (๑๙๙๖ Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, ๑๙๗๒) ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมาย ค.ศ.๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea, ๑๙๘๒)ที่กำหนดให้รัฐภาคีออกกฎหมายและข้อบังคับ เพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล จากการทิ้งเทบะการเผาของเสียหรือวัสดุอื่นใด โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของ

	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว และด้วยว่าพันธกรณีที่สำคัญของพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ คือ การห้ามเผาวัสดุในทะเลและการห้ามทิ้งวัสดุในทะเล ยกเว้นวัสดุ ๗ ประเภท
เป้าหมายโครงการ	๑) พื้นที่ในทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันที่เหมาะสมต่อการเป็นจุดรองรับการทิ้งเท่วัสดุตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ๒) พื้นที่ในทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันที่ห้ามทิ้งเท่วัสดุตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ๓) แผนที่แสดงขอบเขตจุดทิ้งเท่วัสดุลงในทะเล และจุดห้ามทิ้งเท่วัสดุลงในทะเล ๔) หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตให้ทิ้งเท่วัสดุลงในทะเล ๕) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระหว่างดำเนินการทิ้งเท ๖) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากการทิ้งเท่วัสดุภายหลังการทิ้งเท ๗) หลักเกณฑ์ วิธีการวางเงิน ประเมินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นและรายการค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะนำของเสียหรือวัสดุอื่นไปทิ้งเท ซึ่งอยู่นอกเหนือจากพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้างนี้ ๘) ร่างอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทุ่มทิ้งของเสียหรือวัสดุอื่นในทะเล พ.ศ. ...
งบประมาณ	วงเงินงบประมาณ ๑๓,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๘ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๔๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๕,๔๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๗๐ ผูกพันงบประมาณ ๕,๔๘๐,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๔๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษา
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑) สามารถนำผลการศึกษาไปออกเป็นกฎหมายลำดับรองในการพิจารณาอนุญาตให้ทิ้งเท่วัสดุตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ๒) ทราบข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อม ณ พื้นที่ที่จะกำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับการทิ้งเท่วัสดุตามพิธีสารลอนดอน ๑๙๙๖ ๓) ทราบข้อมูลค่าความเข้มข้นของสารต่างๆ ที่อาจพบในวัสดุทิ้งเท่ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ๔) มีแผนที่แสดงสัญลักษณ์ระบุพื้นที่ที่สามารถนำวัสดุไปทิ้งเทได้ ๕) ทราบต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ในการนำของเสียและวัสดุไปทิ้งเทในแต่ละจุดที่พบว่ามีเหมาะสม

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

โครงการ	รื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จ.ภูเก็ต
ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ ๓	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์/แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่ ๒	ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำ สนับสนุนภาคเศรษฐกิจการให้บริการ รักษาความปลอดภัย ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อดำเนินการตามโครงการรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ซึ่งสิ่งล่วงล้ำลำน้ำดังกล่าวปลูกสร้างบริเวณพื้นที่สาธารณประโยชน์ประเภทลำคลองสาธารณประโยชน์ซึ่งไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
หลักการเหตุผล/ความจำเป็น	กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม มีภารกิจตามอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแลการส่งเสริมพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย การติดตามเรือและการควบคุมการจราจรทางน้ำ และกิจการเกี่ยวเนื่อง โดยดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งโดยได้มีสิ่งล่วงล้ำในเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ซึ่งสิ่งล่วงล้ำลำน้ำดังกล่าวปลูกสร้างบริเวณพื้นที่สาธารณประโยชน์ประเภท ลำคลอง สาธารณประโยชน์ ซึ่งไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม กรมเจ้าท่าจึงเห็นควรรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
เป้าหมายโครงการ	รื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
งบประมาณ	ปี ๒๕๖๙ ตั้งงบประมาณ ๘๒๓,๐๐๐ บาท
ระยะเวลาดำเนินการ	ประมาณ ๑๕๐ วัน
ผลการดำเนินงาน	ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	สามารถรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณพื้นที่สาธารณประโยชน์ประเภทลำคลอง สาธารณประโยชน์ ซึ่งไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและฝ่าฝืนกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม