

แบบฟอร์มข้อเสนอแผนงานหรือโครงการกลุ่มที่ 2 ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจ
กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตด้านพลังงาน
และสร้างการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานของประเทศ พ.ศ. 2569

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบ องค์การสะพานปลา

กระทรวง เกษตรและสหกรณ์

2. ชื่อโครงการ โครงการจัดตั้งจุดชาร์ตแบตเตอรี่สำหรับเครื่องยนต์เรือไฟฟ้าประมงพื้นบ้านในพื้นที่
สะพานปลาท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา

พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่สำนักงาน สะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงในความรับผิดชอบขององค์การ
สะพานปลา โดยคัดเลือกเป็นพื้นที่นำร่อง 14 สถานที่ ดังนี้ สะพานปลาสมุทรสาคร สะพานปลาสมุทรปราการ
สะพานปลานครศรีธรรมราช ท่าเทียบเรือประมงตราด ท่าเทียบเรือประมงหัวหิน ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต
ท่าเทียบเรือประมงชุมพร ท่าเทียบเรือประมงหลังสวน ท่าเทียบเรือประมงสุราษฎร์ธานี ท่าเทียบเรือประมง
ปัตตานี ท่าเทียบเรือประมงอ่างศิลา ท่าเทียบเรือประมงระนอง ท่าเทียบเรือประมงสงขลา และท่าเทียบเรือ
สตูล

3. หลักการและเหตุผล

ภาคการประมงพื้นบ้านถือเป็นรากฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญยิ่งของชุมชนชายฝั่งทะเลใน
ประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันพี่น้องชาวประมงพื้นบ้านต้องเผชิญกับภาวะวิกฤตต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น
อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง "ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง" ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 – 60 ของต้นทุน
ในการออกเรือแต่ละเที่ยว ส่งผลกระทบโดยตรงต่อรายได้ สภาพคล่องทางการเงิน และคุณภาพชีวิตของ
ครัวเรือนชาวประมง ขณะเดียวกัน การใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบดั้งเดิมในเรือประมง ยังก่อให้เกิด
มลพิษทางอากาศ การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) รวมถึงความเสี่ยงต่อการรั่วไหลของ
น้ำมันและคราบเขม่าลงสู่ระบบนิเวศทางทะเล ซึ่งขัดต่อแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน

รัฐบาลและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้กำหนดนโยบายสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศไทย
สู่ "สังคมคาร์บอนต่ำ" (Low Carbon Society) และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคเกษตรกรรมและ
ประมง ประกอบกับเทคโนโลยีระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) และเครื่องยนต์เรือไฟฟ้าใน

ปัจจุบันได้รับการพัฒนาจนมีประสิทธิภาพสูง สามารถทดแทนเครื่องยนต์น้ำมันได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่ง
ช่วยลดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้มากกว่าร้อยละ ๗๐-๘๐ รวมถึงลดเสียงรบกวนและมลพิษในทะเลได้
อย่างสิ้นเชิง

องค์การสะพานปลา (อสป.) ในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดระเบียบ บริหาร
จัดการ และส่งเสริมกิจการสะพานปลา ท่าเทียบเรือประมง ตลอดจนการพัฒนาอาชีพและสวัสดิการของ
ชาวประมง ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นในการเป็น "แกนนำขับเคลื่อนการเปลี่ยนผ่านพลังงาน" ของภาคประมง
ไทย โดยพื้นที่สะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงของ อสป. นั้น มีศักยภาพและความพร้อมสูงในการเป็นจุด
ศูนย์กลาง (Hub) เชื่อมต่อระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้แก่ชาวประมง

แต่เนื่องจากในปัจจุบัน ยังมีข้อจำกัดสำคัญคือ "ขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านสถานีชาร์ตประจุ
ไฟฟ้าที่เหมาะสมกับเรือประมงบริเวณท่าเทียบเรือ" ทำให้ชาวประมงพื้นบ้านที่มีความประสงค์จะเปลี่ยนมา
ใช้ระบบเรือไฟฟ้า ไม่สามารถเข้าถึงการชาร์จไฟที่สะดวกและปลอดภัยได้

องค์การสะพานปลาจึงได้จัดทำ "โครงการจัดตั้งจุดชาร์จแบตเตอรี่สำหรับเครื่องยนต์เรือไฟฟ้าประมงพื้นบ้าน" ขึ้น เพื่อยกระดับสะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงของ อสป. ให้เป็นเทคโนโลยีท่าเรืออัจฉริยะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Smart & Green Port) โครงการนี้ไม่เพียงแต่จะเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานรองรับนวัตกรรมพลังงานสะอาด แต่ยังเป็นการบูรณาการร่วมกับสมาคมประมงในพื้นที่เพื่อช่วยเหลือชาวประมงพื้นบ้านในการลดรายจ่าย เพิ่มรายได้สุทธิ กระตุ้นเศรษฐกิจฐานราก และขับเคลื่อนภาคการประมงไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืนตามแนวทางเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) และเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ของประเทศสืบไป

การประมงพื้นบ้าน (Artisanal Fisheries) ขยายฝั่ง ถือเป็นฟันเฟืองสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากและค้าทุนความมั่นคงทางอาหารของประเทศ โดยมีเรือประมงพื้นบ้านขนาดเล็ก (ขนาดต่ำกว่า 10 ตัน กรอส) จดทะเบียนกระจายอยู่ทั่วประเทศหลายหมื่นลำ อย่างไรก็ตาม ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา จนถึงบริบทปัจจุบันในปี พ.ศ. 2569 ภาคการประมงพื้นบ้านต้องเผชิญกับความท้าทายรอบด้าน โดยเฉพาะปัญหาโครงสร้างต้นทุนและการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีประเด็นปัญหาสำคัญที่สามารถจำแนกได้ดังนี้:

1) วิกฤตต้นทุนพลังงานเชื้อเพลิงสูง (Economic Burden)

สภาพปัญหาที่วิกฤตที่สุดของชาวประมงพื้นบ้านในปัจจุบันคือ "ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง" (น้ำมันเบนซินหรือดีเซล) ที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่มีเสถียรภาพ โดยค่าน้ำมันคิดเป็นต้นทุนคงที่ในการออกเรือสูงถึงร้อยละ 50-60 ของรายได้ทั้งหมดในการจับสัตว์น้ำแต่ละเที่ยว ในหลายพื้นที่ ชาวประมงต้องแบกรับภาวะ "ขาดทุนตั้งแต่ยังไม่ออกจากฝั่ง" หากวันใดจับสัตว์น้ำได้น้อย ส่งผลให้เกิดปัญหาหนี้สินสะสม รายได้สุทธิของครัวเรือนลดลง และขาดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ

2) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและมลพิษทางทะเล (Environmental Impact)

เรือประมงพื้นบ้านเกือบทั้งหมดในปัจจุบันยังคงขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบดั้งเดิม (เครื่องยนต์รถยนต์ดัดแปลงหรือเครื่องยนต์หางยาว) ซึ่งมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมหลายประการ:

การปลดปล่อยมลพิษ: มีการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) สู่ชั้นบรรยากาศโดยตรง

การปนเปื้อนในน้ำ: มักเกิดปัญหาน้ำมันเครื่องหรือน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหล คราบเขม่าปนเปื้อนลงสู่ชายฝั่งและบริเวณท่าเทียบเรือ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและระบบนิเวศของสัตว์น้ำวัยอ่อนในระยะยาว

มลพิษทางเสียง: เสียงเครื่องยนต์ที่ดังสนั่นไม่เพียงแต่ส่งผลต่อสุขภาพหูของชาวประมง แต่ยังรบกวนสัตว์ทะเลและทำลายบรรยากาศในพื้นที่ท่าเทียบเรือประมงที่พยายามพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว

3) ความพร้อมของเทคโนโลยี แต่อุปสรรคอยู่ที่ "โครงสร้างพื้นฐาน" (Infrastructure Gap)

ปัจจุบัน นวัตกรรม "เครื่องยนต์เรือไฟฟ้า (Electric Marine Motor)" ได้รับการพัฒนาจนมีสมรรถนะเทียบเท่าเครื่องยนต์น้ำมัน มีราคาที่จับต้องได้มากขึ้น และพิสูจน์แล้วว่าสามารถลดต้นทุนพลังงานลงได้ถึงร้อยละ 70-80 (เปลี่ยนจากค่าน้ำมันเป็นค่าไฟฟ้า) แต่อุปสรรคสำคัญที่สุดที่ทำให้ชาวประมงไม่สามารถเปลี่ยนมาใช้เรือไฟฟ้าได้ คือ "การขาดแคลนจุดชาร์จประจุไฟฟ้าสาธารณะบริเวณท่าเทียบเรือ"

ในปัจจุบันตามสะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา (อสป.) ยังไม่มีการจัดระบบไฟฟ้าที่รองรับการชาร์จแบตเตอรี่เรือไฟฟ้าโดยเฉพาะ หากชาวประมงต้องการใช้ ต้องลากสายไฟจากอาคาร

สำนักงานหรือแอปปลา ซึ่งมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดกระแสไฟฟ้ารั่ว ไฟฟ้าลัดวงจรเนื่องจากละอองน้ำเค็ม และไม่มีระบบมิเตอร์คำนวณค่าไฟที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย

เหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการ

ด้วยเหตุผลดังกล่าว องค์การสะพานปลา (อสป.) ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่พัฒนาและส่งเสริมกิจการท่าเทียบเรือประมงให้ทันสมัย จึงจำเป็นต้องทำหน้าที่เป็นผู้จัดหาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อทลายข้อจำกัดนี้ โดยการจัดตั้ง "จุดชาร์จแบตเตอรี่สำหรับเครื่องยนต์เรือไฟฟ้าประมงพื้นบ้าน" ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยทางวิศวกรรมทางน้ำ

การดำเนินโครงการนี้ไม่เพียงแต่จะเป็นการแก้ปัญหาความเดือดร้อนเรื่องปากท้องของชาวประมงโดยตรงผ่านการหักลดต้นทุนพลังงาน แต่ยังเป็นการยกระดับสะพานปลาของ อสป. ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติในการลดก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมพลังงานสะอาด ยกระดับสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) และสร้างโมเดลความร่วมมือระหว่างรัฐกับชุมชนประมงในการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) อย่างยั่งยืน

4. วัตถุประสงค์ของโครงการ

4.1 เพื่อจัดสร้างและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสถานีชาร์จประจุไฟฟ้า (Marine-Grade EV Charging Station) ที่ได้มาตรฐานทางวิศวกรรมชายฝั่ง มีความปลอดภัยสูง และเหมาะสมต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล ในพื้นที่สะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา

4.2 เพื่อสนับสนุนการลดต้นทุนด้านพลังงานเชื้อเพลิงและยกระดับรายได้สุทธิ ของพี่น้องชาวประมงพื้นบ้าน โดยการส่งเสริมความร่วมมือในการเปลี่ยนผ่านจากการใช้เครื่องยนต์สันดาปน้ำมันมาสู่การใช้เทคโนโลยีเครื่องยนต์เรือไฟฟ้า

4.3 เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและลดมลพิษในภาคการประมง ผ่านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (คาร์บอนไดออกไซด์) ขจัดปัญหาน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหลปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ และลดมลพิษทางเสียงบริเวณชายฝั่งรอบท่าเทียบเรือขององค์การสะพานปลา

4.4 เพื่อขับเคลื่อนและยกระดับสะพานปลาขององค์การสะพานปลาสู่การเป็น "ท่าเทียบเรือประมงสีเขียวอัจฉริยะ" (Smart & Green Port) รองรับนวัตกรรมแห่งอนาคตและนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) ของประเทศอย่างยั่งยืน

5. ระยะเวลาดำเนินงาน 1 ปี (ปีงบประมาณ 2570)

6. ความสอดคล้องกับแผนงานหรือโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์พลังงาน การใช้พลังงานให้เกิดประสิทธิภาพ รองรับการเปลี่ยนผ่านการพึ่งพิงการใช้พลังงานฟอสซิลไปสู่การใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก

- ✓ 6.1 แผนงานหรือโครงการหรือกิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการใช้พลังงานฟอสซิล การใช้เทคโนโลยี เพื่อให้การใช้พลังงานมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างรายได้จากคาร์บอนเครดิตของภาครัฐ

☐ 6.2 โครงการเพื่อส่งเสริมการใช้อยานพาหนะที่มีอายุการใช้งานนานไปสู่ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงานฟอสซิล ทำให้การใช้พลังงานมีประสิทธิภาพ หรือส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือก รวมทั้งสนับสนุนการติดตั้งสถานีบรรจุไฟฟ้า

☐ 6.3 แผนงานหรือโครงการเพื่อพัฒนาทักษะของประชาชนและนวัตกรรมสำหรับรองรับการปรับโครงสร้างพลังงานและการสร้างเศรษฐกิจใหม่

(โปรดอธิบายให้เห็นว่าโครงการที่เสนอสามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของพ.ร.ก.ฯ อย่างไร) ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตด้านพลังงาน และสร้างการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานของประเทศ พ.ศ. 2569

1. ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักของ พ.ร.ก. กู้เงินฯ พ.ศ. 2569 ตัวพ.ร.ก. กู้เงินฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากวิกฤตพลังงานและสร้างการเปลี่ยนผ่านพลังงาน ซึ่งจุดชาร์จเรือไฟฟ้านี้สามารถแก้ไขการใช้พลังงาน ดังนี้

1.1 การลดการพึ่งพาพลังงานฟอสซิล: การจัดตั้งสถานีชาร์จเป็นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเปลี่ยนจากเครื่องยนต์ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นเครื่องยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับเจตนารมณ์ในการพาประเทศก้าวข้ามการพึ่งพิงน้ำมันในภาคประมง

1.2 การบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตราคาพลังงาน: ช่วยให้ชาวประมงพื้นบ้านเข้าถึงพลังงานทางเลือกที่มีต้นทุนเสถียรและถูกกว่าน้ำมัน ส่งผลให้หลุดพ้นจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก

2. ความสอดคล้องกับเกณฑ์การจำแนกกลุ่มโครงการ (หมวดข้อ 6 ของ พ.ร.ก.) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การคัดเลือกแผนงานหรือโครงการที่ระบุไว้ในแบบฟอร์ม โครงการจุดชาร์จเรือไฟฟ้านี้มีความสอดคล้องแบบคาบเกี่ยวและสนับสนุน วัตถุประสงค์ในข้อ 6.1 และ 6.2 ดังนี้

2.1 สอดคล้องและต่อยอดจาก ข้อ 6.1 (พลังงานทดแทนและการลดก๊าซเรือนกระจก)

วิเคราะห์ความสอดคล้อง: หาก อสป. นำโครงการจุดชาร์จเรือไฟฟ้านี้ไปเชื่อมต่อหรือใช้กระแสไฟฟ้าที่ผลิตได้จาก ระบบ Solar Rooftop บนหลังคาท่าเทียบเรือ (จากโครงการนำร่อง 7 แห่งที่มีกำลังผลิตรวม 2,100 kWp) ทำให้โครงการนี้สอดคล้องกับข้อ 6.1 เพราะจะเป็นการนำพลังงานสะอาดที่ผลิตได้เองในภาครัฐมาบรรจุให้กับเรือประมงโดยตรง ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างครบวงจร (tCO₂e)

2.2 สอดคล้องโดยตรงกับ ข้อ 6.2 (ส่งเสริมยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการติดตั้งสถานีบรรจุไฟฟ้า) "โครงการเพื่อส่งเสริมการใช้อยานพาหนะที่มีอายุการใช้งานนานไปสู่ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงานฟอสซิล ทำให้การใช้พลังงานมีประสิทธิภาพ หรือส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนหรือพลังงานทางเลือก รวมทั้งสนับสนุนการติดตั้งสถานีบรรจุไฟฟ้า"

วิเคราะห์ความสอดคล้อง: จุดชาร์จแบตเตอรี่เรือไฟฟ้าคือ "สถานีบรรจุไฟฟ้า" (EV Charging Station) ในทางน้ำโดยตรง ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่จำเป็นที่สุดในการขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนผ่านยานพาหนะ (จากเรื่อน้ำมันสู่เรือไฟฟ้า) หากไม่มีจุดชาร์จที่ทำเรือ ชาวประมงก็จะไม่สามารถปรับเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้

7. วงเงินงบประมาณและรายละเอียดประมาณการค่าใช้จ่าย (หน่วย : ล้านบาท โดยระบุเป็นทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ราคาต่อหน่วย (ล้านบาท)	จำนวน (หน่วย)	วงเงิน (ล้านบาท)	หมายเหตุ
1. ค่าดำเนินการ				
1.1 ค่าสำรวจ ออกแบบ และทดสอบ โครงสร้าง	0.3571	14 แห่ง	5.0000	
1.2 ค่าระบบบริหารจัดการระบบ	0.3571	14 แห่ง	5.0000	
1.3 ค่าจัดทำข้อมูลคาร์บอนเครดิต (T- VER)	0.2142	14 แห่ง	3.0000	
1.4 ค่าฝึกอบรมและการสร้างการรับรู้	0.1428	14 แห่ง	2.0000	
1.5 ค่าบริหารจัดการและควบคุมงาน	0.2142	14 แห่ง	3.0000	
2. ค่าลงทุน				
2.1 ค่าจัดซื้อและติดตั้งตู้ชาร์จไฟฟ้า (Marine EV Charger)	2.3214	28 ตู้	65.0000	
2.2 ค่าปรับปรุงระบบไฟฟ้าและระบบ ความปลอดภัย	1.2142	14 แห่ง	17.0000	
รวม			100.0000	

1.1) ค่าสำรวจระบบไฟฟ้าเดิม จุดเชื่อมต่อริมท่าเทียบเรือ และออกแบบระบบป้องกันความชื้น/ไอเค็ม
ทั้ง 14 แห่ง

1.2) ระบบคิว, ระบบชำระเงินรองรับชาวประมง, และเชื่อมต่อข้อมูลเข้ากับระบบ Smart Dashboard
ของ อสป.

1.3) เก็บรวบรวมข้อมูลการทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิล เพื่อแปลงเป็นคาร์บอนเครดิตภาคขนส่ง
ทางน้ำ

1.4) อบรมเจ้าหน้าที่ท่าเรือและจัดกิจกรรมสาธิตวิธีการชาร์จอย่างปลอดภัยให้ชาวประมงพื้นบ้าน

1.5) ค่าควบคุมงานวิศวกรรมริมน้ำ ตรวจรับ และจัดทำรายงานสรุปผล

2.1) ตู้ชาร์จแบบ On-dock (AC/DC Fast Charge กันน้ำมาตรฐาน IP66ขึ้นไป) แห่งละ 2 ตู้ รวม 2 ตู้
(เฉลี่ยตู้ละ 2 ล้านบาทรวมระบบสายส่ง)

2.2) ติดตั้งหม้อแปลงแยก, ระบบตัดไฟรั่ว (RCD), ระบบสายดินริมน้ำ และระบบป้องกันอัคคีภัย

8. ลักษณะโครงการ

✓ 8.1 ดำเนินงานได้ทันที

☐ 8.2 อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อม

8.3 ความพร้อมของโครงการ

1) ความพร้อมของพื้นที่ดำเนินงาน

✓ มีแล้วและได้รับอนุญาตให้ใช้ได้ตามกฎหมาย ☐ ต้องจัดหาใหม่

☐ มีแล้วและอยู่ระหว่างการขออนุญาตให้ใช้ได้ตามกฎหมาย

2) ความพร้อมของแบบรูปรายการ

✓ มีแล้วและสมบูรณ์ ☐ มีแล้วแต่ยังไม่สมบูรณ์ ☐ ไม่มี

3) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ลักษณะโครงการตามข้อ 6.2 - 6.3 สามารถข้ามได้)

✓ ไม่กระทบ

☐ กระทบ

☐ รายงาน EIA / รายงาน IEE ผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนแล้ว

☐ อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฯ และ/หรือ อยู่ระหว่างเสนอตามขั้นตอน

4) ความพร้อมของแรงงาน บุคลากร เครื่องมือ และเทคนิค

✓ มีพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที ☐ มีบางส่วนและต้องจัดหาเพิ่ม

5) การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

✓ มีแล้ว ☐ ไม่มี

6) ความพร้อมในการบริหารจัดการภายหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จ

✓ พร้อม ☐ ไม่พร้อม

7) การสนับสนุนงบประมาณ

✓ ไม่เข้าซ้อนกับงบประมาณอื่นๆ

✓ มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องเร่งดำเนินการโดยไม่สามารถใช้จ่ายจากงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 และ พ.ศ. 2570 ได้

8) การกำหนดรายละเอียดค่าใช้จ่าย

☒ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และอยู่ในเกณฑ์ราคามาตรฐานของทางราชการ

☐ ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และอยู่ในเกณฑ์ราคามาตรฐานของทางราชการ

9. ขอบเขตการดำเนินงาน

1. ออกแบบทางวิศวกรรม (Marine Engineering) จัดทำแบบรูปรายการและร่างขอบเขตงาน (TOR) สำหรับการประกวดราคา

2. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างหาผู้รับเหมาที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง (EPC Contractor) ตามระเบียบพัสดุภาครัฐ

3. เริ่มงานปรับปรุงระบบไฟฟ้าฐานรากริมท่าเรือ ติดตั้งระบบป้องกันไฟรั่วและระบบความปลอดภัยรีมิน้ำ

4. ดำเนินการติดตั้งตู้ชาร์จไฟฟ้าในพื้นที่นำร่องทั้ง 14 แห่ง

5. เชื่อมต่อระบบไฟฟ้าเข้ากับระบบสายส่ง และระบบ Solar Rooftop (เพื่อติดตั้งพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้ชาร์จในช่วงกลางวัน) ติดตั้งระบบติดตามผลดิจิทัล (Energy Monitoring) และทดสอบการจ่ายกระแสไฟเสมือนจริงร่วมกับเรือประมงพื้นบ้านต้นแบบ

6. จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ อสป. ประจำท่าเรือแห่งละอย่างน้อย 2 คน และเปิดทดลองให้ชาวประมงชาร์จไฟราคาประหยัด

10. วิธีการดำเนินงาน

☐ 10.1 ดำเนินการเอง

☒ 10.2 จ้างเหมา

แผนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2570											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
1.ออกแบบทางวิศวกรรมและจัดทำแบบรูปรายการและร่างขอบเขตงาน (TOR) สำหรับการประกวดราคา												
2.ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างหาผู้รับเหมาที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง												
3.เริ่มงานปรับปรุงระบบไฟฟ้าฐานรากริมท่าเรือติดตั้งระบบป้องกันไฟรั่ว												
4.ดำเนินการติดตั้งตู้ชาร์จไฟฟ้าในพื้นที่ทั้ง 14 แห่ง												
5.เชื่อมต่อระบบไฟฟ้าเข้ากับระบบสายส่ง และระบบ SolarRooftop												

คาร์บอน เครดิต (T-VER)													
6.ค่า ฝึกอบรม และการ สร้างการ รับรู้												2.0000	2.0000
7.ค่า บริหาร จัดการ และ ควบคุม งาน							0.5000	0.5000	0.5000	0.5000	0.5000	0.5000	3.0000
รวม	5.0000			5.0000	6.0000	6.0000	22.5000	23.5000	24.0000	2.0000	2.0000	4.0000	100.0000

13. ตัวชี้วัดและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายของแผนงาน		แสดงรายละเอียดการคำนวณ/ที่มา ของข้อมูล
	สิ้นสุด ก.ย. 70	สิ้นสุดอายุโครงการ	
ผลผลิตของโครงการ (Output)			
1.จำนวนสถานีชาร์จเรือไฟฟ้าที่ติดตั้ง แล้วเสร็จและพร้อมใช้งาน	14 แห่ง	14 แห่ง	
ผลลัพธ์ของโครงการ (Outcome)			
1.ร้อยละของต้นทุนค่าพลังงานที่ลดลง เฉลี่ยต่อลำของเรือประมงที่เปลี่ยนมาใช้ ระบบชาร์จไฟฟ้า	ลดลงไม่น้อย กว่า ร้อยละ 30 - 50	ลดลงไม่น้อยกว่า ร้อย ละ 30 - 50	
ผลประโยชน์และความคุ้มค่าของโครงการ			
1.ช่วยให้ชุมชนประมงประหยัดเงิน รวมกันได้สูงถึง 90,000,000 ถึง 150,000,000 บาทต่อปี			
2.ทำให้ลดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงใน การออกทำประมงของเรือประมง พื้นบ้าน			

14. แนวทางการติดตามประเมินผลความสำเร็จตามข้อเสนอ

1. ใช้ระบบการรายงานความก้าวหน้าแบบรายเดือน (Monthly Progress Report) โดยผู้จัดการ
ทำเทียบเรือแต่ละแห่ง
2. การตรวจรับทางวิศวกรรมร่วมกับวิศวกรผู้เชี่ยวชาญและการทดลองเดินระบบ (Commissioning)
3. ประเมินผลหลังเปิดให้บริการสถานีชาร์จไปแล้ว 6 เดือน และ 1 ปี เพื่อวัดความคุ้มค่าเชิงโครงสร้าง

ขอรับรองว่าข้อมูลของโครงการถูกต้องและได้ผ่านการพิจารณาถ้อยแถลงของหน่วยงานแล้ว

(ลงชื่อ) 
นายปรีดา.....ยังสุขสถาพร
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการองค์การสะพานปลา

ผู้รับผิดชอบแผนงาน/โครงการ

1. ชื่อ-สกุล นายวสันต์ชัย ใจน้อย

ตำแหน่ง รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมโครงการพิเศษ และหัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการพิเศษ สำนักงาน บริหารโครงการพิเศษ ฝ่าย ส่งเสริมและโครงการพิเศษ

โทรศัพท์ (สำนักงาน/มือถือ) 087-595-3933 E-mail wasanchai.j@fishmarket.co.th

Line ID m.jay81

2. ชื่อ-สกุล นางสาวนิโรบล ตั้งเพียร

ตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานวิจัยและพัฒนา

สำนักงาน วิจัยและพัฒนา ฝ่าย ส่งเสริมและโครงการพิเศษ

โทรศัพท์ (สำนักงาน/มือถือ) 080-057-390 E-mail nirobon.t@fishmarket.co.th

Line ID palmyindy15