

ตารางสรุปผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการภายใต้ AOT Strategy House ของปีงบประมาณ 2565

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning (จำนวน 1 แผน) ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน	
กลยุทธ์ที่ 1.3 : การพัฒนาที่ยั่งยืนภายใต้ Airport Strategic Positioning จำนวน 1 แผน	
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน	
<p>1. DMK, Pax Experience Zone                      หน่วยงานรับผิดชอบหลัก สคบ.ทตม.                      วัตถุประสงค์หลัก</p> <p>1. เพื่อให้คะแนนในหัวข้อ Comfort of waiting at the gate areas เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อคะแนนความพึงพอใจโดยรวม (Overall Satisfaction) ของท่าอากาศยาน</p> <p>2. ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบาย ผ่อนคลาย เพลิดเพลินกับสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ท่าอากาศยานจัดไว้ให้ (Comfortable Experience) ระหว่างพักรอขึ้นเครื่อง</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>เสนอโครงการฯ เพื่อขออนุมัติดำเนินการใช้งบประมาณ</li> <li>ออกแบบและจัดทำข้อกำหนดรายละเอียดของการดำเนินโครงการฯ</li> <li>ขั้นตอนทางด้านพัสดุ</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 95</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ฝสอ.ทตม.ได้ออกรายงานการขอจัดหา (PR) แล้ว เลขที่ 1030004342 ลงวันที่ 12 พ.ค.65 ทั้งนี้เมื่อ 19 ก.ย.65 ได้มีผู้ยื่นเสนอราคาเสนอรายละเอียดถูกต้องตามเอกสารประกวดราคาฯ และข้อกำหนดรายละเอียดในการจัดหาของ ทอท. จำนวน 1 รายคือ บริษัท เคคิว ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด ซึ่งประธานกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ ได้มีหนังสือสอบถามไปยัง ฝสอ.ทตม. ซึ่งเป็นหน่วยงานแจ้งความต้องการและผู้ออกข้อกำหนดฯ พิจารณาตรวจสอบและยืนยันความต้องการจัดจ้างตามเรื่องนี้โดยด่วนแล้วเมื่อวันที่ 21 ก.ย.65 เพื่อคณะกรรมการฯ จะได้พิจารณาดำเนินการต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ฝสอ.ทตม.พิจารณาเสนอเรื่องมายัง สคบ.ทตม. เพื่อพิจารณาเหตุผลความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการดังกล่าว</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>กระบวนการพัสดุแล้วเสร็จ ได้ผู้รับจ้างภายในเดือน ก.ย.65</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค ปัจจัยภายนอก</u> เนื่องจากมีผู้ยื่นเสนอราคาเสนอรายละเอียดถูกต้องตามเอกสารประกวดราคาฯ และข้อกำหนดรายละเอียดในการจัดหาของ ทอท. จำนวน 1 ราย <u>แนวทางการแก้ไข</u> สคบ.ทตม. เร่งรัดดำเนินการพิจารณาเหตุผลความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการดังกล่าว เสนอให้ ฝสอ.ทตม.พิจารณาต่อไป เมื่อได้รับอนุมัติการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่แล้ว จะเร่งรัดกระบวนการให้ทันภายในปีงบประมาณ 2566</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ กระทั่งต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity และยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service หากปริมาณผู้โดยสารกลับเข้าสู่ระดับปกติ โดยเฉพาะผู้โดยสารชาวอกระหว่างประเทศของ ทดม. จะไม่มีพื้นที่ที่พักรถและระบบสาธารณูปโภคที่ตอบสนองกับความต้องการตามพฤติกรรมของผู้โดยสารได้
ยุทธศาสตร์ 2 : Airport Service Capacity (จำนวน 7 แผน) ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 1 แผน ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 5 แผน ชะลอ จำนวน 1 แผน	
กลยุทธ์ที่ 2.1 : พัฒนาประสิทธิภาพท่าอากาศยาน จำนวน 1 แผน	
ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 1 แผน	
<p><b>1. โครงการ Taxi Drop Lane</b> หน่วยงานรับผิดชอบหลัก ฝสอ.ทดม. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ Curbside ชานชาลาขาออกอาคารผู้โดยสาร ทดม.</li> <li>2. เพื่อให้ระดับการให้บริการ (Level of Service : LoS) Curbside ทดม. มีระดับการให้บริการที่ดีขึ้นจากเดิม</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เสนอโครงการฯ เพื่อขออนุมัติดำเนินการใช้งบประมาณ</li> <li>2. สำรวจ ออกแบบและจัดทำข้อกำหนดรายละเอียดงานก่อสร้าง</li> <li>3. ขั้นตอนทางด้านพัสดุ</li> <li>4. ผู้รับจ้างดำเนินการเตรียมงานและก่อสร้างปรับปรุง (210 วัน)</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ผู้รับจ้างก่อสร้าง (บริษัท ศักดิ์ทองพูน จำกัด) เลขที่สัญญา FCI10-640069 ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดย ทดม.ได้เปิดให้บริการ Taxi Drop Lane อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ส.ค. 65 ที่ผ่านมา เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดความแออัดของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (รถแท็กซี่) โดยการเพิ่มช่องจราจรแยกเฉพาะสำหรับรถแท็กซี่ จำนวน 2 ช่องจราจร บริเวณชานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ อาคาร 2</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ระดับการให้บริการ (Level of Service : LoS) ของพื้นที่ชานชาลา (Curbside) ของ ทดม. อยู่ในค่าเกณฑ์ D (ระดับการให้บริการที่เพียงพอ ; การจราจรติดขัดเล็กน้อย ก่อให้เกิดการล่าช้า มีการสะสมตัวในช่วงสั้นๆ)</p> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>จากการเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ 1 ส.ค.65 สคบ.ทดม.ได้ติดตามประเมินผล ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ระดับการให้บริการ (Level of Service : LoS) ของพื้นที่ชานชาลา (Curbside) ของ ทดม. จากการนำจำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่ง (Peak) มาคำนวณตามข้อสมมติที่ใช้ประมาณการ</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>(Assumption) ที่กำหนดได้ผล LoS ของ Curbside อยู่ในค่าเกณฑ์ D ขึ้นไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณผู้โดยสารในช่วง Peak ของเดือน ส.ค.65 ใช้ Taxi Drop Lane ร้อยละ 20 จะส่งผลต่อ LoS หน้าอาคาร 2 จาก C - D เป็น C</li> <li>- ปริมาณผู้โดยสารในช่วง Peak ของเดือน ส.ค.65 ใช้ Taxi Drop Lane ร้อยละ 100 จะส่งผลต่อ LoS หน้าอาคาร 2 จาก C - D เป็น A</li> </ul> <p><u>กรณีปริมาณผู้โดยสารเท่ากับปี 2019 เป็นดังนี้</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณผู้โดยสารในช่วง Peak ของปี 2019 ใช้ Taxi Drop Lane ร้อยละ 20 จะส่งผลต่อ LoS หน้าอาคาร 2 จาก F เป็น D</li> <li>- ปริมาณผู้โดยสารในช่วง Peak ของปี 2019 ใช้ Taxi Drop Lane ร้อยละ 100 จะส่งผลต่อ LoS หน้าอาคาร 2 จาก F เป็น B</li> </ul> <p>2. <u>ด้านการใช้งาน</u></p> <p>2.1 ในระยะแรกยังไม่สามารถผลักดันรถแท็กซี่ให้ไปใช้ Taxi Drop Lane ได้มากนัก ทดม. ได้พยายามบริหารจัดการให้เหมาะสมกับช่วงเวลา peak/off-peak เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถ เนื่องจากเป็นจุดตัดระหว่าง flow รถจากส่งผู้โดยสารอาคาร 1 และรถที่วิ่งชิดขวาจะตัดซ้ายเข้าอาคาร 2 และเพิ่มการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ เพื่อให้ผู้ขับรถแท็กซี่และผู้โดยสารได้ทราบข้อมูล และได้เสริมป้ายบอกทางเพื่อแจ้งเตือนให้ผู้ขับรถได้รับรู้ตั้งแต่ก่อนถึงอาคาร 1</p> <p>2.2 ในช่วงเวลาที่ขานขาลาอาคาร 2 มีปริมาณรถคับคั่งชะลอตัว เจ้าหน้าที่จราจรจะผลักดันรถแท็กซี่ไปใช้ Taxi Drop Lane ได้ ซึ่งช่วยบรรเทาความคับคั่งได้</p> <p>3. <u>Feedback จากผู้โดยสาร</u> (สอบถามจากการลงภาคสนาม AOT Satisfaction Survey)</p> <p>ผู้โดยสารที่เดินทาง ทดม. เป็นประจำ เห็นว่าสะดวกรวดเร็วดีไม่ต้องรอรถติดที่หน้าขานขาลาอาคาร 2 แต่สำหรับผู้โดยสารที่มีสัมภาระ จะรู้สึกไม่สะดวกเพราะต้องถือของเข้าไปใช้รถเข็นสัมภาระในอาคาร ดังนั้น หากสามารถบริหารจัดการจราจรให้ใช้ Taxi Drop Lane ให้มากขึ้น จะช่วยให้ปัญหาความคับคั่งหน้าขานขาลาอาคาร 2 ได้ดีขึ้นอย่างชัดเจน</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
กลยุทธ์ที่ 2.2 : เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน จำนวน 4 แผน	
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 4 แผน	
<p>1. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสภ.</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> สคกส.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต (เพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง)</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. งานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงานจ้างก่อสร้าง Perimeter Taxiway ทสภ.</li> <li>2. งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง</li> <li>3. งาน Ground Improvement บริเวณอาคาร SAT-2</li> <li>4. การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 96</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงาน Perimeter Taxiway <ul style="list-style-type: none"> <li>- การดำเนินงานตามขอบเขตการดำเนินงาน NTP 1 งานถมชั้นทาง (Pavement) งานวางอุปกรณ์ไฟฟ้าสนามบินบนทางวิ่ง งานระบบระบายน้ำ งานระบบไฟฟ้า 24kv. งานระบบสาธารณูปโภค งานก่อสร้างอาคารไฟฟ้าสนามบิน และงานก่อสร้างอาคารดับเพลิง</li> <li>- การดำเนินงานตามขอบเขตการดำเนินงาน NTP 2 (ยกเว้นบริเวณพื้นที่อาคาร DVOR และบริเวณที่มีระบบสาธารณูปโภคกีดขวางในพื้นที่ก่อสร้าง) ปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) งาน Taxiway D Extension-1 อยู่ระหว่างรอกการหลุดตัวของดิน (Consolidation)</li> <li>(2) งาน Taxiway D Extension-2 อยู่ระหว่างรอกการหลุดตัวของดิน (Consolidation)</li> <li>(3) งาน Perimeter Taxiway การหลุดตัวของดิน (Consolidation) ได้ตามทีออกแบบแล้ว</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>2) งานจ้างควบคุมงานก่อสร้างโครงการทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างดำเนินการควบคุมงานก่อสร้าง</li> <li>3) งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร SAT-2 ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 27 เม.ย.65 ที่ประชุมฯ ได้มีมติอนุมัติให้ ทอท. จ้างกิจการร่วมค้า เอ็นที ประกอบด้วย บริษัท นวัตกรรมพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ถนนอมวงศ์บริการ จำกัด ดำเนินงานปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 2 ทสภ. เป็นจำนวนเงิน 3,080,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และได้ลงนามผูกพันสัญญาว่าจ้างในวันที่ 29 มิ.ย.65 และมีกำหนดเริ่มงานในวันที่ 1 ก.ย.65 ปัจจุบันผู้รับจ้างกำลังนำเสนอแผนงานก่อสร้าง และเอกสารตามที่สัญญาระบุ นำส่งเพื่อขอรับมอบพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ร้อยละงานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงานจ้างก่อสร้าง Perimeter Taxiway ทสภ.</li> <li>2. ร้อยละ งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง</li> <li>3. จัดหาผู้รับจ้างได้และผู้ขายดำเนินงานได้ตามแผนงานที่กำหนดในงาน Ground Improvement บริเวณอาคาร SAT-2</li> <li>4. ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กรณีจ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ol> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายใน</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การทำงานในพื้นที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งตะวันตกที่ยังต้องรอการทดสอบคุณภาพดิน และการขออนุมัติในการทำงานตามแผนความปลอดภัย</li> <li>2. งานระบบไฟฟ้าสนามบิน และ ICT ที่ต้องเร่งรัด และการประสานงานกับหน่วยงานภายนอก (บวท.)</li> </ol> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การขออนุมัติแผนความปลอดภัยในแต่ละช่วงเวลาการก่อสร้างจาก กพท.</li> <li>2. การก่อสร้างสถานี DVOR ของ บวท.</li> <li>3. ฝนตกหนักในช่วงเดือน ส.ค.65 - ก.ย.65 ทำให้การก่อสร้างเป็นไปด้วยความล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงาน</li> </ol> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับปรุงแผนการทำงานในพื้นที่ที่ต้องก่อสร้างใกล้กับทางวิ่งตะวันตกในแผนความปลอดภัยและไม่ให้กระทบกับการให้บริการของ ทสภ.</li> <li>2. งานระบบไฟฟ้าสนามบินและ ICT ต้องเร่งรัดการอนุมัติแผนงานและกำกับแผนงานให้เป็นไปตามแผนและจัดประชุมติดตามกับหน่วยงานภายนอกเพื่อหาข้อสรุปและวิธีการในการทำงานต่อไป</li> </ol> <p><b>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</b> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้าน Airport Service Capacity</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>เมื่อปริมาณ Traffic เพิ่มขึ้น จะทำให้ ทสภ. มีปัญหาในการบริการรับรองเที่ยวบิน ซึ่งต้องมีการเตรียมการบริหารจัดการเพื่อบรรเทาความแออัด เนื่องจากปัจจุบัน ทสภ. มีทางวิ่งจำนวน 2 เส้น ซึ่งขีดความสามารถทางวิ่งของ ทสภ. จะลดลง ในช่วงที่ต้องปิดทางวิ่งเพื่อดำเนินการบำรุงรักษา ทอท.</p>
<p><b>2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560)</b>  <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> สคกส.  <u>วัตถุประสงค์หลัก</u>            เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของ ทสภ. จาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคน/ปี  <u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก</li> <li>2. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM)</li> <li>3. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก)</li> <li>4. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาเข้า)</li> <li>5. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง</li> </ol>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 67</u>  <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก) (CC1/1)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินงานแล้วเสร็จร้อยละ 100</li> </ul> </li> <li>2. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2 - 4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย) (CC1/2)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100</li> </ul> </li> <li>3. งานจ้างก่อสร้างอาคาร สนง.สายการบิน และอาคารจอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานติดตั้งงานระบบประกอบอาคารและงานสถาปัตยกรรมของอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ปัจจุบันมีความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน ร้อยละ 84.55</li> </ul> </li> <li>4. งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารทิศตะวันออก (CC2/2)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 25 พ.ค.65 โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการปรับแบบอาคารผู้โดยสารส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ทสภ. เพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางการบินในปัจจุบัน ตามที่ฝ่ายบริหาร ทอท. เสนอ และเมื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ ให้เสนอรายละเอียดการดำเนินงานส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ทสภ. ให้คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาต่อไป ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการปรับแบบอาคารผู้โดยสารส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ทสภ.</li> </ul> </li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>เพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางการบินในปัจจุบัน</p> <p>5. งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100</li> </ul> <p>6. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันดำเนินการงานก่อสร้างแล้วเสร็จ งานทดสอบระบบทั้งหมดแล้วเสร็จ งานฝึกอบรมทั้งหมดแล้วเสร็จ การดำเนินงานในสาระสำคัญส่วนใหญ่ (Substantial Completion) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการดำเนินงานเล็กน้อยที่เหลืออยู่</li> </ul> <p>7. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS &amp; EDS (ขาออก) (CC5)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยู่ระหว่างดำเนินการงานติดตั้งระบบ Individual Carrier System (ICS), เตรียมดำเนินการทดสอบการทำงานร่วมกันของแต่ละระบบ (System Integration Test) และเชื่อมต่อระบบเดิม ปัจจุบันมีความก้าวหน้าผลการดำเนินงานร้อยละ 92.97</li> </ul> <p>8. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS&amp;EDS (ขาเข้า) (CC6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระหว่างคณะทำงานพิจารณาจัดทำร่างขอบเขตและข้อกำหนด (TOR) งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) (ขาเข้าและเปลี่ยนเที่ยวบิน) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2560) (CC6) ดำเนินการพิจารณาร่างขอบเขตของงาน</li> </ul> <p>9. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อนสร้าง (CSC)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยู่ระหว่างควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2554 - 2560) โดยตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 27 เม.ย.65 อนุมัติให้ขยายระยะเวลา งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาจ้างเลขที่ 8CI9-591004 ลงวันที่ 25 ส.ค.59 กับกลุ่มที่ปรึกษา SCS Consotium เป็นระยะเวลา 152 วัน จากเดิมวันที่ 8 มี.ค.65 เป็นวันที่ 7 ส.ค.65 ซึ่งเป็นงาน CC2/1, CC4 และ CC5</li> </ul> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>2. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM)</p> <p>3. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS)และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก)</p> <p>4. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาเข้า)</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายใน</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การกีดขวางของระบบสาธารณูปโภคเดิม (CC5)</li> <li>2. การทดสอบระบบต่าง ๆ อาจกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ. (CC5)</li> </ol> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <p>ผู้รับจ้างงาน (CC2/1) ขาดสภาพคล่องทางการเงิน</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สัญญาต่างๆ ของโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 - 2560) มีการกำหนดเงื่อนไขการเบิกจ่ายในแต่ละงวดงาน เมื่อผู้รับจ้าง/ผู้ขาย ทำงานไม่แล้วเสร็จตามกำหนดทำให้ผู้รับจ้าง/ผู้ขายไม่สามารถเบิกจ่ายได้ ดังนั้นผู้รับจ้าง/ผู้ขายต้องวางแผนการทำงานให้เป็นไปตามเงื่อนไขการเบิกจ่าย และ ทอท. อาจต้องพิจารณาผ่อนปรนเงื่อนไขการเบิกจ่ายอันเนื่องจากกรณีสถานการณ์ COVID-19</li> <li>2. เร่งรัดพิจารณาด้านเทคนิคเพื่อแก้ปัญหาการกีดขวางของระบบสาธารณูปโภค</li> <li>3. การทดสอบระบบจะต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานภายใน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง และจะต้องวางแผนการทดสอบเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ.</li> </ol> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u></p> <p>ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้าน Airport Service Capacity เมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคน/ปี จะทำให้ ทสภ.มีปัญหาในการบริการรับรองผู้โดยสาร ซึ่งต้องมีการเตรียมการบริหารจัดการเพื่อบรรเทาความแออัด นอกจากนี้ยังส่งผลต่อในยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service เช่น การเตรียมการด้านการพัฒนาระบบงานทางด้านดิจิทัล การเตรียมการบุคลากร และการเตรียมการในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งยุทธศาสตร์ที่ 5 Aero Business เช่น การวางแผน</p>



แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>การตลาด และยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business เนื่องจากต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการมารองรับพื้นที่ให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้ต่อไป</p>
<p><b>3. โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3</b>  <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผผพ.  <u>วัตถุประสงค์หลัก</u>            1. เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง และพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ฯ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 40 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการรื้ออาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม และขยายอาคารเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 18 ล้านคนต่อปี ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งนี้การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เป็นการปรับปรุงเพื่อฟื้นฟูสภาพอาคารให้อยู่ในสภาพใหม่ และยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร โดยเมื่อแล้วเสร็จอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 จะรองรับผู้โดยสารภายในประเทศรวม 22 ล้านคนต่อปี            2. เพื่อให้ระบบขนถ่ายผู้โดยสารระหว่างทางอากาศและทางพื้นดินมีประสิทธิภาพ ลดความแออัดระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง  <u>แนวทางการดำเนินการ</u>            1. การพิจารณา EIA                1.1 ทอท. จัดทำรายงานเปลี่ยนแปลง EIA เพื่อ เสนอ สผ. พิจารณา                1.2 สผ. พิจารณารายงาน EIA            2. คค. และ สศช. พิจารณาโครงการเสนอ ครม. พิจารณา อนุมัติงบประมาณก่อสร้าง            3. จัดทำเอกสารของบเพิ่มเติมปี 65 และจัดทำ TOR เพื่อจ้างผู้ออกแบบ (ต.ค.64 - ธ.ค.64)            4. จัดทำผู้ออกแบบ (ม.ค.65 - พ.ค.65)            5. ผู้ออกแบบดำเนินการออกแบบ (มิ.ย.65 - ก.ค.66)</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 50</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ปัจจุบันโครงการ ทดม.ระยะที่ 3 ได้ผ่านความเห็นชอบของ สศช.เรียบร้อยแล้ว และ สศช.ได้นำเสนอให้ คค.พิจารณาเพื่อเสนอ ครม. อนุมัติต่อไป.</li> <li>ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 วันที่ 3 ธ.ค.64 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3 โดยให้ ทอท.ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด ปัจจุบัน ทอท.ได้ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ให้กับ สผ. เพื่อเสนอ กก.วล.พิจารณาเรียบร้อยแล้ว คาดว่าน่าจะเข้าที่ประชุม กก.วล. ได้ภายในเดือน ธ.ค.65</li> <li>ทอท.ได้ประกาศจัดหาผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาทดม. ระยะที่ 3 โดยวิธีเชิญชวนทั่วไป ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 4 ก.ค. 65 และมีกำหนดการยื่นเอกสารภายในวันที่ 9 ส.ค.65 ซึ่งปรากฏว่ามีผู้ยื่นซองเพียงรายเดียว เมื่อคณะกรรมการจัดหาพัสดุพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรยกเลิก ซึ่งเป็นตามระเบียบกระทรวงการคลังว่า ด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 ข้อ 147 และตามหนังสือคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกรมบัญชีกลางที่ กค. (กวจ) 0405.3/ ว.350 ลงวันที่ 23 ก.ค. 62 และมีมติให้พิจารณาทบทวนความต้องการจัดหาพัสดุประสานหน่วยผู้ออกข้อกำหนดรายละเอียดฯ ตรวจสอบและทบทวนอีกครั้ง</li> <li>ทอท.ได้เสนอข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างฯ ที่แก้ไขแล้ว เพื่อให้คณะอนุกรรมการด้านพัสดุเพื่อพิจารณาและมีมติให้ความเห็นชอบครั้งที่ 9/2565 วันที่ 19 ก.ย.65 ก่อนที่ ทอท.จะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการกระบวนการด้านพัสดุเพื่อจัดทำครั้งที่ 3 ต่อไป</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>5.1 ดำเนินการออกแบบขั้นแนวคิด</p> <p>5.2 ดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือก</p> <p>5.3 ดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้น</p>	<p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. จัดหาผู้ออกแบบได้ภายในเดือน พ.ค.65 และได้ผู้ออกแบบที่เป็นไปตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้</li> <li>2. สผ. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงาน EIA ภายในเดือน ม.ค.65</li> </ol> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <p>เนื่องจากการประกาศจัดหาจ้างสำรวจและออกแบบโครงการฯ มีผู้ยื่นซองเสนอราคาเพียงรายเดียว ซึ่งเป็นตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 ข้อ 147 และตามหนังสือ คณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลางที่ กค. (กวจ) 0405.3/ ว.350 ลงวันที่ 23 ก.ค.62 เห็นสมควรยกเลิกงานจ้างสำรวจออกแบบโครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3 ส่งผลให้ ทอท.จะต้องดำเนินการประกาศจัดหาผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบใหม่อีกครั้ง ทำให้การจัดหาผู้รับจ้างสำรวจและออกแบบโครงการฯ ล่าช้าออกไป</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ทอท. จะเร่งดำเนินการประกาศจัดหาครั้งที่ 3 และจะเร่งดำเนินการในขั้นตอนการพิจารณาเอกสารผู้คัดเลือกเพื่อให้แผนเป็นไปตามกำหนดต่อไป</p> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u></p> <p>ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้าน Airport Service Capacity เมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 40 ล้านคนต่อปี จะทำให้ ทดม.มีปัญหาในการบริการรับรองผู้โดยสาร ซึ่งต้องมีการเตรียมการบริหารจัดการเพื่อบรรเทาความแออัด นอกจากนี้ยังส่งผลต่อในยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service เช่น การเตรียมการด้านการพัฒนาระบบงานทางด้านดิจิทัล การเตรียมการบุคลากร และการเตรียมการในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งยุทธศาสตร์ที่ 5 Aero Business เช่น การวางแผนการตลาด และยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business เนื่องจากต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการมารองรับพื้นที่ให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้ต่อไป</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><b>4. โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1</b>  <b>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</b> ผผพ.  <b>วัตถุประสงค์หลัก</b> เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ทชม. โดยการพัฒนาขยายขีดความสามารถ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจร ทางอากาศ ที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2568 ซึ่งขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจะ เพิ่มขึ้นจากเดิม 8 ล้านคน/ปี เป็น 16.5 ล้านคน/ปี</p> <p><b>แนวทางการดำเนินการ</b>  <b>ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 ทอท. จัดทำรายละเอียดโครงการ</li> <li>1.2 คณะกรรมการต่างๆ ภายใน ทอท. พิจารณา</li> <li>1.3 คค. สศช. พิจารณา เสนอ ครม. พิจารณา</li> </ol> </li> <li>2. ขั้นตอนการออกแบบ</li> <li>3. ขั้นตอนการก่อสร้าง <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง และควบคุมงาน</li> <li>3.2 ดำเนินการก่อสร้าง</li> </ol> </li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 25</p> <p><b>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทอท.ได้เสนอโครงการต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) และ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติงบประมาณ และรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)</li> <li>2. ทอท. ได้รับงบประมาณลงทุนประจำปี 2564 (เพิ่มเติม) เพื่อดำเนินงานจ้างออกแบบฯ (งานจ้างสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1) ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างกระบวนการทางพัสดุ เพื่อจัดหาผู้ให้บริการออกแบบฯ ทั้งนี้ทอท. อยู่ระหว่างปรับปรุง ข้อมูลเล่มรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1 ให้สอดคล้องกับ สถานะการณ์ปัจจุบัน</li> </ol> <p><b>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</b></p> <p>ผลการออกแบบอาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 16.5 ล้านคนต่อปี เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ของโครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1 และออกแบบให้ในขั้นตอนการก่อสร้างเกิดช่วงเวลา ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ให้บริการในอาคารผู้โดยสารมีระดับการให้บริการลดลงน้อยที่สุด (ร้อยละ 90) <b>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</b></p> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค. และ สศช. เพื่อเสนอ ครม. ทั้งนี้ยังไม่ได้รับ การพิจารณาอนุมัติงบประมาณจาก ครม.</li> <li>2. ระหว่างการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยสำนักนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)</li> </ol> <p><b>ปัจจัยภายใน</b> อยู่ระหว่างกระบวนการทางพัสดุเพื่อจัดหาที่ปรึกษาฯ</p> <p><b>แนวทางการแก้ไข</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ประสานงานกับ คค. และ สผ. อย่างใกล้ชิด เพื่อตอบข้อซักถามและแก้ไขรายงานตามความเห็น</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>คค. และ สผ. เพื่อเร่งการพิจารณาผล</p> <p>2. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดกระบวนการจัดหาที่ปรึกษา <b>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</b> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้าน Airport Service Capacity เมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 16.5 ล้านคนต่อปี จะทำให้ ทชม.มีปัญหาในการบริการรับรองผู้โดยสาร ซึ่งต้องมีการเตรียมการบริหารจัดการเพื่อบรรเทาความแออัด นอกจากนี้ยังส่งผลต่อในยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service เช่น การเตรียมการด้านการพัฒนาระบบงานทางด้านดิจิทัล การเตรียมการบุคลากร และการเตรียมการในการจัดหาวस्तุอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งยุทธศาสตร์ที่ 5 Aero Business เช่น การวางแผนการตลาด และยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business เนื่องจากต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการมารองรับพื้นที่ให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้ต่อไป</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 2.3 : เพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการบริหารท่าอากาศยานแห่งใหม่ในอนาคต จำนวน 2 แผน</b></p>	
<p><b>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p>1. การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study)) (ปรับตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 4/2565)</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผผพ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>ทอท. มีความประสงค์จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 จำนวน 1 งาน สำหรับใช้ในการประกอบการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 75</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ดำเนินการจัดทำ TOR ฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จเมื่อเดือน ก.พ.64 ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการทางพัสดุเพื่อจัดหาที่ปรึกษา <u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ที่ปรึกษาส่งรายงานระหว่างการศึกษา (Interim Report) แล้วเสร็จภายในเดือน มิ.ย.65</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายใน</b> อยู่ระหว่างกระบวนการทางพัสดุเพื่อจัดหาที่ปรึกษา <b>แนวทางการแก้ไข</b></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดกระบวนการจัดหาที่ปรึกษา <b>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</b> กระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 ในด้าน Airport Service Capacity หากในอนาคตการจราจรทางอากาศของ ทชม. เกินศักยภาพในการรองรับ จะมีปัญหาในการรองรับผู้โดยสาร</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
1. กระบวนการทางพัสดุ การจัดหาที่ปรึกษาฯ (ต.ค - ส.ค.65) 2. การดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษา 2.1 ที่ปรึกษาส่งรายงานเอกสารเบื้องต้น (Inception Report) (90 วันจากวันลงนาม) (ก.ย.65)	จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมเพื่อบรรเทาความแออัดในอนาคต รวมถึงอาจส่งผลในการเสียโอกาสการเพิ่มรายได้ในอนาคต
<b>ชะลอแผน จำนวน 1 แผน</b>	
1. การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพังงา (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานพังงา (Preliminary Feasibility Study)) <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝผพ. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u> ทอท. มีความประสงค์จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานพังงา จำนวน 1 งาน สำหรับใช้ในการประกอบการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) <u>แนวทางการดำเนินงาน</u> 1. กระบวนการทางพัสดุ การจัดหาที่ปรึกษาฯ (ต.ค.64-ม.ค.65) 2. การดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษา 2.1 ที่ปรึกษาส่งรายงานเอกสารเบื้องต้น (Inception Report) (30 วันจากวันลงนาม) (ก.พ.65) 2.2 ที่ปรึกษาส่งรายงานระหว่างการศึกษา (Interim Report) (120 วันจากวันลงนาม) (มี.ค.- พ.ค.65) 2.3 ที่ปรึกษาส่งร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report) (150 วันจากวันลงนาม) (มิ.ย.65) 2.4 ที่ปรึกษาส่งรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) (180 วันจากวันลงนาม) (ก.ค.65) 2.5 ที่ปรึกษาให้คำปรึกษาและประชุมชี้แจงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ (365 วันจาก	<b>ชะลอแผนปฏิบัติการตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 4/2565</b> <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. ครั้งที่ 4/2565 เมื่อวันศุกร์ที่ 1 ก.ค.65 ที่ประชุมมีมติให้ชะลอแผนปฏิบัติการการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพังงา (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานพังงา (Preliminary Feasibility Study)) ปีงบประมาณ 2565 - 2566 โดยให้รอความชัดเจนตามมติ ครม. เรื่องการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยานก่อน เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ เมื่อได้รับความชัดเจนแล้วให้ ฝผพ. เสนอแผนปฏิบัติการดังกล่าวมาในปีงบประมาณ 2566 (เพิ่มเติม) ต่อไป <u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> ที่ปรึกษาส่งรายงานระหว่างการศึกษา (Interim Report) แล้วเสร็จภายในเดือน พ.ค.65 <u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u> <b>ปัจจัยภายใน</b> ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. ครั้งที่ 4/2565 ที่ประชุมมีมติให้รอความชัดเจนตามมติ ครม. เรื่องการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยานก่อน เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ เมื่อได้รับความชัดเจนแล้วให้ ฝผพ. เสนอแผนปฏิบัติการดังกล่าวมาในปีงบประมาณ 2566 (เพิ่มเติม) ต่อไป

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน								
<p>วันลงนาม) (ส.ค.- ก.ย.65)</p> <p>3. การนำเสนอและขออนุมัติรายงานการศึกษาฯ</p> <p>3.1 เสนอ คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาอนุมัติรายงานการศึกษาฯ (ส.ค.- ก.ย.65)</p>	<p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้รับความชัดเจนตามมติ ครม. จากเรื่องดังกล่าวและเร่งรัดการปรับ TOR รวมทั้งกระบวนการจัดจัดหาที่ปรึกษาฯ ต่อไป</p>								
<p><b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub (จำนวน 4 แผน) ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 4 แผน</b></p>									
<p><b>กลยุทธ์ที่ 3.2 : มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ทสภ. จำนวน 4 แผน</b></p>									
<p><b>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 4 แผน</b></p>									
<p><b>1. แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo</b></p> <p>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก ฝพช.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <p>1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบภายใน Freezone</p> <p>2. นำเทคโนโลยีมาช่วยลดกระบวนการและลดระยะเวลาในการดำเนินการ</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>1. Phase 1: โครงการ Smart Access</p> <p>1.1 พัฒนาระบบ Smart Access (9 เดือน)</p> <p>1.2 เปิดใช้งานจริง (Go Live)</p> <p>2. Phase 2: โครงการ Smart Cargo</p> <p>2.1 พิจารณาและได้รับงบประมาณ จากคณะต่างๆ ได้แก่ 1) คณะทำงานกลั่นกรองด้านเทคโนโลยีดิจิทัลฯ 2) คณะบริหาร ICT 3) คณะอนุกรรมการการลงทุนฯ และ 4) คณะกรรมการ ทอท. (จำนวนคณะขึ้นอยู่กับขนาดบขที่ขอพิจารณา)</p> <p>2.2 กระบวนการพัสดุ โดยได้รับอนุมัติการขอจัดซื้อจัดจ้างฯ จาก กอญ. ประกาศขึ้นระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ (e-GP) และทำสัญญากับผู้รับจ้าง</p> <p>2.3 พัฒนาระบบ FDMS และ FEMS (12 เดือน)</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p><u>Phase 1 : โครงการ Freezone Smart Access</u> ฝพช.ได้เก็บข้อมูลระยะเวลาในการทำบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่เขตปลอดอากร จากระบบ Smart Access ผ่านตู้ Self-Service Kiosk ณ อาคาร GH-1 พื้นที่เขตปลอดอากร ทสภ. เมื่อวันที่ 21 ก.ย.65 เพื่อนำข้อมูลมาประเมินระยะเวลาในการทำงาน (Processing Time) โดยเก็บข้อมูลจากผู้ใช้งานตู้ Self-Service Kiosk จำนวน 100 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="1072 906 1827 1110"> <thead> <tr> <th>กลุ่ม</th> <th>ระยะเวลาเฉลี่ย (นาที)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) ลงทะเบียนและรับบัตรที่หน้าตู้ Kiosk</td> <td>3.12</td> </tr> <tr> <td>(2) ลงทะเบียนล่วงหน้าและมารับบัตรที่ตู้ Kiosk</td> <td>1.53</td> </tr> <tr> <td>ระยะเวลาเฉลี่ยรวมของทั้ง 2 กลุ่ม</td> <td>3.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>พบว่าระบบฯสามารถช่วยลดระยะเวลาในการทำงานลงจากกระบวนการทำงานแบบเก่า (Manual) ใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 8 นาที/คน ลดเหลือ 3.25 นาที/คน คิดเป็นร้อยละ 59.375</p> <p><u>Phase 2 : โครงการ Smart Cargo</u> คณะกรรมการ ทอท. อนุมัติให้ ทอท.จ้างบริษัท โปร อินไซต์ จำกัด ให้ปฏิบัติงานและกำกับดูแลสินค้า ณ เขตปลอดอากร ทสภ. จำนวน 1 งาน ในการประชุม คณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 7/2565 เมื่อวันที่ 22 มิ.ย.65 ปัจจุบันผู้รับจ้างฯดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ (Hardware) โดยคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้ร่วมทดสอบอุปกรณ์ที่ติดตั้ง (Unit Test)</p>	กลุ่ม	ระยะเวลาเฉลี่ย (นาที)	(1) ลงทะเบียนและรับบัตรที่หน้าตู้ Kiosk	3.12	(2) ลงทะเบียนล่วงหน้าและมารับบัตรที่ตู้ Kiosk	1.53	ระยะเวลาเฉลี่ยรวมของทั้ง 2 กลุ่ม	3.25
กลุ่ม	ระยะเวลาเฉลี่ย (นาที)								
(1) ลงทะเบียนและรับบัตรที่หน้าตู้ Kiosk	3.12								
(2) ลงทะเบียนล่วงหน้าและมารับบัตรที่ตู้ Kiosk	1.53								
ระยะเวลาเฉลี่ยรวมของทั้ง 2 กลุ่ม	3.25								

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 28 ก.ย.65 ซึ่งประกอบไปด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชุดระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกของยานพาหนะและบุคคล</li> <li>- ชุดบันทึกภาพจากกล้อง CCTV และเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสำหรับระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกของยานพาหนะและบุคคล</li> </ul> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo (ระดับ 5 ดีเลิศ) (ได้ผู้รับจ้างระบบ Smart Cargo และ ระบบ Smart Access ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ Waiting time และ Capacity) <u>บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> <u>บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> โดยระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo (ระดับ 5 ดีเลิศ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระบบ Smart Cargo คณะกรรมการ ทอท. อนุมัติให้ ทอท.จ้างบริษัท โปร อินไซด์ จำกัด ให้ปฏิบัติงานและกำกับดูแลสินค้า ณ เขตปลอดอากร ทสภ.</li> <li>- ระบบ Smart Access ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโดยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการทำงานลงจากกระบวนการทำงานแบบเก่า (Manual) ใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 8 นาที/คน ลดเหลือ 3.25 นาที/คน คิดเป็นร้อยละ 59.375</li> </ul>
<p><b>2. ศูนย์ขนถ่ายสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Center)</b> (ปรับตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 4/2565) <u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝขอ.ทสภ. <u>วัตถุประสงค์</u> เพื่อยกระดับการให้บริการด้านการจัดเตรียมและอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าเน่าเสียง่าย และจัดให้มีอาคารขนถ่ายสินค้าที่มีการควบคุมอุณหภูมิและเวลา <u>แนวทางการดำเนินงาน</u> 1. จัดทำแผนกลยุทธ์ที่ใช้ต้องสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ ทอท.</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของกา รดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 20 ก.ค.65 วาระที่ 6.3 เรื่อง ขอความเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ให้บริการผู้โดยสารภาคพื้นและกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 มิมีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 โดยให้ฝ่ายบริหาร ทอท. นำส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ฯ ต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดตามกระบวนการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่าง</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>2. วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำแผนธุรกิจและการตลาด</p>	<p>รัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ต่อไป</p> <p>ฝพธ.มีหนังสือที่ 689/65 ลงวันที่ 11 ส.ค.65 ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการดังกล่าว ให้ ฝขอ.ทสภ. ทราบเพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำแผนกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการคลังสินค้าต่อไป ทั้งนี้ สผส.ฝขอ.ทสภ. ได้นำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ จาก ฝพธ.มาจัดทำแผนกลยุทธ์ธุรกิจและการตลาด โดยได้จัดทำเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 13 ก.ย.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ได้รับบทวิเคราะห์ข้อมูล และแผนธุรกิจและการตลาด ภายในเดือน ก.ย.65</p> <p><u>สรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน โดย สผส.ฝขอ.ทสภ. ได้รับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. จาก ฝพธ. เมื่อวันที่ 11 ส.ค.65</p>
<p>3. ศูนย์ขนถ่ายสินค้ายาและเวชภัณฑ์ (Pharmaceutical Center)</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝขอ.ทสภ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อยกระดับการให้บริการจัดเตรียม และอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าด้านยาและเวชภัณฑ์</li> <li>2. เพื่อจัดให้มีอาคารจัดเก็บและจัดเตรียม รวมทั้งทำกิจกรรมที่มีการควบคุมอุณหภูมิและเวลา รวมถึงข้อกำหนดต่างๆภายใต้มาตรฐานการดำเนินการด้านยาและเวชภัณฑ์</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. จัดทำแผนกลยุทธ์ที่ใช้ต้องสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ ทอท. ภายหลังจากที่ได้รับผลการศึกษาจาก ฝพธ.</li> <li>2. วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำแผนธุรกิจและการตลาด</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 20 ก.ค.65 วาระที่ 6.3 เรื่อง ขอความเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการผู้โดยสารภาคพื้นและกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 มีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 โดยให้ฝ่ายบริหาร ทอท. นำส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ฯ ต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดตามกระบวนการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ต่อไป</p> <p>ฝพธ.มีหนังสือที่ 689/65 ลงวันที่ 11 ส.ค.65 ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการดังกล่าว ให้ ฝขอ.ทสภ. ทราบเพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำแผนกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการคลังสินค้าต่อไป ทั้งนี้ สผส.ฝขอ.ทสภ. ได้นำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ จาก ฝพธ.มาจัดทำแผนกลยุทธ์ธุรกิจและการตลาด โดยได้จัดทำเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว</p>



แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>เมื่อวันที่ 13 ก.ย.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ได้รับบทวิเคราะห์ข้อมูล และแผนธุรกิจและการตลาดภายในเดือน ก.ย.65</p> <p><u>สรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> โดย สผส.ฟขอ.ทสภ.</p> <p>ได้รับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. จาก ฝพธ. เมื่อวันที่ 11 ส.ค.65</p>
<p><b>4. ศูนย์ขนถ่ายสินค้าเร่งด่วน (Express Center)</b></p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝขอ.ทสภ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อยกระดับการให้บริการด้านการจัดเตรียมและอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าเร่งด่วน</li> <li>2. จัดให้มีจุดให้บริการด้านการตรวจสินค้าเร่งด่วน แบบเบ็ดเสร็จ โดยมีการให้บริการจากกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. จัดทำแผนกลยุทธ์ที่ใช้ต้องสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ ทอท. ภายหลังจากที่ได้รับผลการศึกษาจาก ฝพธ.</li> <li>2. วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำแผนธุรกิจและการตลาด</li> </ol>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 20 ก.ค.65 วาระที่ 6.3 เรื่องขอความเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการผู้โดยสารภาคพื้นและกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 มีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. ของผู้ประกอบการรายที่ 3 โดยให้ฝ่ายบริหาร ทอท. นำส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ฯ ต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดตามกระบวนการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ต่อไป</p> <p>ฝพธ.มีหนังสือที่ 689/65 ลงวันที่ 11 ส.ค.65 ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการดังกล่าวให้ ฝขอ.ทสภ. ทราบเพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำแผนกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการคลังสินค้าต่อไป ทั้งนี้ สผส.ฟขอ.ทสภ. ได้นำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ จาก ฝพธ.มาจัดทำแผนกลยุทธ์ธุรกิจและการตลาด โดยได้จัดทำเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว</p> <p>เมื่อวันที่ 13 ก.ย.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> ได้รับบทวิเคราะห์ข้อมูล และแผนธุรกิจและการตลาดภายในเดือน ก.ย.65</p> <p><u>สรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> โดย สผส.ฟขอ.ทสภ.</p> <p>ได้รับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้บริการคลังสินค้า ณ ทสภ. จาก ฝพธ. เมื่อวันที่ 11 ส.ค.65</p>



แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>1.1 พัฒนา 15 Use Cases (รวมทั้งหมด 25 Use Cases)</p> <p>1.2 พัฒนา Predictive Analytic Module</p> <p>1.3 พัฒนา Prescriptive Analytic Module</p> <p>1.4 พัฒนา Scenario Analysis Module</p> <p>1.5 ทดสอบเพื่อเปิดใช้งานระบบ (2 เดือน)</p> <p>2. พัฒนาระบบย่อยเพื่อนำมาบูรณาการร่วมกับ Operation Dashboard และ Digital Office</p> <p>2.1 พัฒนา Smart Check-in Application ของ ฝรภ.ทุกท่าอากาศยาน (1.ศึกษา รวบรวมความต้องการ 2.พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน/ฝึกอบรม และ 3.ปรับ กระบวนการทำงานโดยการนำระบบขึ้นทดลองใช้งาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝรภ.ทตม. (สปป., สศภ., สตค.)</li> <li>- ฝรภ.ทชม. (สปภ., สตค.)</li> <li>- ฝรภ.ทกก. (สปป., สทภ., สตค.)</li> <li>- สรภ.ทหญ.</li> <li>- สรภ.ทชร.</li> </ul> <p>2.2 พัฒนา Smart Check-List Application ของ ฝรภ.ทุกท่าอากาศยาน (1.ศึกษา รวบรวมความต้องการ 2.พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน/ฝึกอบรม และ 3.ปรับ กระบวนการทำงานโดยการนำระบบขึ้นทดลองใช้งาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝรภ.ทตม. (สปป., สศภ., สตค.)</li> <li>- ฝรภ.ทชม. (สปภ., สตค.)</li> <li>- ฝรภ.ทกก. (สปป., สทภ., สตค.)</li> <li>- สรภ.ทหญ.</li> <li>- สรภ.ทชร.</li> </ul>	<p>2.2 ฝพช.ได้พัฒนาและทดสอบแอปพลิเคชัน Smart Check-In และ Smart Check-List สำหรับหน่วยงาน ฝรภ. แล้วเสร็จ ทั้ง 5 ท่าอากาศยาน มีระบบย่อยทั้งสิ้น 63 Application เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายการนำ Application ขึ้นใช้งานประจำปีงบประมาณ 2565 มีจำนวน 50 Applications โดยแต่ละท่าอากาศยานมีการเริ่มนำระบบไปใช้งาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ท่าอากาศยานดอนเมือง เริ่มใช้งานวันที่ 15 ก.พ.65</li> <li>2) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เริ่มใช้งานวันที่ 16 มี.ค.65</li> <li>3) ท่าอากาศยานภูเก็ต เริ่มใช้งานวันที่ 12 พ.ค.65</li> <li>4) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ เริ่มใช้งานวันที่ 26 พ.ค.65</li> <li>5) ท่าอากาศยานเชียงราย เริ่มใช้งานวันที่ 26 พ.ค.65</li> </ol> <p>ทั้งนี้ ฝพช.ได้อบรมการใช้งานแอปพลิเคชัน Smart Check-In และ Smart Check -List สำหรับผู้ดูแลระบบ (Administrator) และผู้ใช้งานระบบ (User) ในวันที่ 31 พ.ค.65 รวมถึงการหารือแนวทางการปรับแก้ไข SOP ที่เกี่ยวข้อง และกำหนดการนำระบบดังกล่าวขึ้นใช้งานจริง ร่วมกับหน่วยงาน ฝรภ. โดยในปัจจุบัน แอปพลิเคชัน Smart Check-In และ Smart Check-List มีระบบย่อยทั้งสิ้น 63 Application</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ระดับความสำเร็จของแผน Digital Operation (ระดับ 5 ดีเลิศ)</li> <li>2. นำระบบย่อย Smart Check-in/Smart Check-list ขึ้นใช้งานจริง ได้จำนวน 50 Applications</li> </ol> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 1.</u> ระดับความสำเร็จของแผน Digital Operation (ระดับ 5 ดีเลิศ)</p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 2.</u> บรรลุตัวชี้วัดเป้าหมาย โดยนำระบบย่อย Smart Check-in/Smart Check-list ขึ้นใช้งานจริง ได้จำนวน 63 Applications สูงกว่าเป้าหมาย 13 Applications</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><b>2. CNX Innovation Lab 2022</b>  <u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> กคบ.ทชม.  <u>วัตถุประสงค์หลัก</u>            เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน ของ ทชม.  <u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการ CNX Passenger Journey               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 ออกแบบฐานข้อมูลและแบบฟอร์มการเก็บข้อมูล</li> <li>1.2 รวบรวมข้อมูลเที่ยวบินและสร้างตารางการเก็บข้อมูล และดำเนินการเก็บข้อมูล</li> <li>1.3 Database Cleaning &amp; Check-up และจัดทำรายงานสรุป</li> </ol> </li> <li>2. โครงการ ของดี CNX               <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 หาข้อมูล สินค้า สถานที่ และการให้บริการต่างๆ ของชุมชน</li> <li>2.2 ผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ผ่าน Facebook Page: Chiang Mai International Airport-CNX</li> </ol> </li> <li>3. โครงการ ชำนาญคอยตอบ CNX Chatbot               <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 รวบรวม data จากระบบเก่า (ระบบ Manual)</li> <li>3.2 สร้างระบบ Chatbot ใน Dialog Flow และนำระบบมาใช้อย่างเป็นทางการ</li> </ol> </li> <li>4. โครงการกองทัพเด็กเนิร์ด ภาค 1               <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 ศึกษารูปแบบและความเป็นไปได้ของการก่อตั้งชมรม "CNX Airt. Eng. Sha. Club"</li> <li>4.2 จัดทำวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแผนดำเนินการของชมรมฯ</li> <li>4.3 เสนอขอความเห็นชอบและขออนุมัติในการจัดตั้งชมรมฯ พร้อมรูปแบบสังคมออนไลน์ผ่าน MS SharePoint Platform และ Cloud Storage ของ ทอท.</li> <li>4.4 จัดทำช่องทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์การจัดตั้งชมรมฯ และเปิดตัวชมรมฯ</li> </ol> </li> <li>5. โครงการ ระบบการรายงานแวนและการจัดข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีออนไลน์</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100  <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. โครงการ CNX Passenger Journey           <ul style="list-style-type: none"> <li>- ออกแบบฐานข้อมูลและแบบฟอร์มการเก็บข้อมูล รวมถึงรวบรวมข้อมูลเที่ยวบินและสร้างตารางการเก็บข้อมูล รวมถึงทำการทดสอบการเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้ว</li> <li>- ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยนักศึกษาฝึกประสบการณ์ไปแล้ว 2,188 ตัวอย่าง (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ส.ค.65) และ Recommended Action Plan จากฐานข้อมูล CNX Passenger Journey ดังนี้               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการพิจารณาเพิ่มจุดตรวจค้นสัมภาระผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ บริเวณพื้นที่ Bus Gate</li> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการจัดสรรพื้นที่ให้บริการแท็กซี่ของ ทชม.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>2. โครงการ ของดี CNX           <ul style="list-style-type: none"> <li>- หาข้อมูล สินค้า สถานที่ และการให้บริการต่างๆ ของชุมชนแล้วเสร็จ</li> <li>- โปส แนะนำสถานที่ท่องเที่ยว “ดอยหัวหมู” ผ่านเพจ Facebook Chiang Mai International Airport-CNX โดยมีผู้เข้าถึงโปส จำนวน 27,421 คน (ข้อมูลวันที่ 6 ม.ค.65)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- โปสแนะนำทัวร์ครึ่งวันลุยร้านเด็ด “วัดป่าแดด” ผ่านเพจ Facebook Chiang Mai International Airport-CNX โดยมีผู้เข้าถึงโปส จำนวน 17,382 คน (ข้อมูลวันที่ 4 เม.ย.65)</li> <li>- โปส แนะนำ “พฤษภาคมเชียงใหม่ รวมกิจกรรมดีๆ ที่ไม่ควรพลาด” ผ่านเพจ Facebook Chiang Mai International Airport-CNX โดยมีผู้เข้าถึงโปส จำนวน 4,775 คน (ข้อมูลวันที่ 1 มิ.ย.65)</li> <li>- โปส แนะนำ “อุโบสถเงิน งามศิลป์ ถิ่นล้านนา” ผ่านเพจ Facebook Chiang Mai International Airport-CNX โดยมีผู้เข้าถึงโปส จำนวน 3,982 คน (ข้อมูลวันที่ 1 ก.ค.65)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>3. โครงการ ชำนาญคอยตอบ CNX Chatbot           <ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมคำถาม คำตอบใน messenger</li> <li>- สร้างหมวดหมู่คำถาม คำตอบ ใน Dialog flow ของ Google</li> </ul> </li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>5.1 จัดทำฐานข้อมูลและการทำแบบฟอร์มออนไลน์ รวมถึงการนำส่งข้อมูลในรูปแบบออนไลน์ เพื่อร่วมกันปรับปรุงระบบ</p> <p>5.2 พัฒนาแบบฟอร์มออนไลน์/QR CODE/สร้างเว็บไซต์เพื่อนำ Data มาจัดเก็บ</p> <p>5.3 อบรมการใช้งานให้พนักงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำการเชื่อม Dialog flow ให้สามารถแสดงผลในระบบ Messenger ได้</li> <li>- ปรับปรุงเพิ่มเติมหมวดหมู่คำถาม-คำตอบ ใน dialog flow ของ google ให้สามารถตอบคำถามได้แม่นยำและครอบคลุมมากขึ้น</li> <li>- ตรวจสอบข้อมูลการถาม-ตอบ หมวด Training ใน dialog flow และทำการแก้ไขหากมีการตอบไม่ถูกต้อง</li> <li>- ดำเนินการนำระบบ Chatbot ใช้อย่างเป็นทางการ โดยข้อมูล ณ วันที่ 1 ก.ค. 65 มีผู้ติดตาม Facebook official ของ ทชม. (Chiang Mai International Airport-CNX) จำนวน 22,549 คน</li> </ul> <p>4. โครงการกองทัพเด็กเนิร์ด ภาค 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการก่อตั้งชมรมเรียบร้อยแล้ว โดยความเป็นไปได้ของการก่อตั้งชมรม "CNX Airt. Eng. Sha. Club" ได้ประสานกับ ผบค. / ผสร. พบว่าไม่มีระเบียบ ทอท. ในการจัดตั้งชมรม ทอท. โดย ทชม. สามารถจัดตั้งชมรม และดำเนินการได้เอง และทำการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้หน่วยงานอื่นๆ ทราบ และเข้าร่วมชมรมได้ตามวัตถุประสงค์ต่อไป ทั้งนี้ ทชม. ได้ดำเนินการจัดตั้งและเปิดตัวชมรมอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 31 ส.ค.65 โดยได้ประชาสัมพันธ์ผ่านการประชุมภายในของ ผบร.ทชม. และติดประกาศตามจุดประชาสัมพันธ์ภายในสำนักงาน ทชม. และมีผู้เข้าร่วมชมรมแล้ว จำนวน 41 คน</li> </ul> <p>5. โครงการระบบการรายงานเวรและการจัดข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีออนไลน์</p> <p>จัดทำฐานข้อมูล และแบบฟอร์มออนไลน์ รวมถึงพัฒนาแบบฟอร์มออนไลน์/QR CODE/สร้างเว็บไซต์เพื่อนำ Data มาจัดเก็บเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันพนักงานสามารถใช้เทคโนโลยีการกรอกรายงานเวรผ่านระบบออนไลน์ได้โดย ในเดือน ธ.ค.64 ใช้เวลาโดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 3 นาที ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ดีเลิศ เนื่องจากตั้งเป้าหมายไว้ที่ระยะเวลา ไม่เกิน 5 นาที</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. โครงการ CNX Passenger Journey</p> <p>1.1 จำนวน Sample (n) ที่เก็บได้ ตามแบบฟอร์มที่กำหนด อย่างน้อย 1,500 จำนวน</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>1.2 จำนวน Recommended Action Plan จากฐานข้อมูล CNX Passenger Journey อย่างน้อย 2 จำนวน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการพิจารณาเพิ่มจุดตรวจค้นสัมภาระผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ บริเวณพื้นที่ Bus Gate</li> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการจัดสรรพื้นที่ให้บริการแท็กซี่ของ ทชม.</li> </ul> <p>2. โครงการ ของดี CNX</p> <p>2.1 จำนวนผู้รับรู้การประชาสัมพันธ์สินค้า สถานที่ และการให้บริการต่างๆ ของชุมชนในเชียงใหม่ ผ่าน page Facebook Chiang Mai International Airport-CNX อย่างน้อย 50,000 คน</p> <p>2.2 ยอดขายของร้านค้าที่ได้รับการประชาสัมพันธ์ผ่านโครงการของดี CNX เดิบโตร้อยละ 20</p> <p>3. โครงการ ช่างน้อยคอยตอบ CNX Chatbot</p> <p>3.1 เพิ่มจำนวนผู้ติดตาม Facebook official ของ ทชม. (Chiang Mai International Airport-CNX) อย่างน้อย 20,000 คน</p> <p>4. โครงการกองทัพเด็กเนิร์ด ภาค 1</p> <p>4.1 จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการฯ มากกว่า 25 คน</p> <p>4.2 สามารถดำเนินการแผนปฏิบัติการตามขั้นตอนปฏิบัติได้อย่างครบถ้วน (4 ขั้นตอน)</p> <p>5. โครงการ ระบบการรายงานแวนและการจัดข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีออนไลน์</p> <p>5.1 ใช้เวลาในการกรอกข้อมูลรายงานแวน และสถิติสำคัญต่างๆเพื่อนำเรียน ผบช. (จากเดิมใช้ระยะเวลา 45 นาที เมื่อนำเทคโนโลยีมาใช้จะใช้เวลา 5 นาที)</p> <p>5.2 ดำเนินการสำเร็จตามแผนภายในเดือน ก.พ.65</p> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน ไม่บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน ข้อ 2.2</u></p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 1.</b> โครงการ CNX Passenger Journey บรรลุตัวชี้วัดที่และเป้าหมายของแผน</p> <p>1.1 ดำเนินการเก็บข้อมูลรวมทั้งสิ้น 2,188 ตัวอย่าง (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิ.ย.65) มากกว่าเป้าหมาย 688 ตัวอย่าง</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>1.2 จำนวน Recommended Action Plan จากฐานข้อมูล CNX Passenger Journey ทั้งสิ้น 2 เรื่อง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการพิจารณาเพิ่มจุดตรวจค้นสัมภาระผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ บริเวณพื้นที่ Bus Gate</li> <li>- ใช้ข้อมูลในการประกอบการจัดสรรพื้นที่ให้บริการแท็กซี่ของ ทชม.</li> </ul> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 2.</b> โครงการ ของดี CNX ไม่บรรลุตัวชี้วัดที่และเป้าหมายของแผน</p> <p>2.1 ผู้รับรู้การประชาสัมพันธ์สินค้า สถานที่ และการให้บริการต่างๆ ของชุมชนในเชียงใหม่ ผ่าน page Facebook Chiang Mai International Airport-CNX รวมทั้งสิ้น 112,949 คน มากกว่าเป้าหมาย 62,949 คน</p> <p>2.2 ไม่บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน โดยยอดขายของร้านค้าที่ได้รับการประชาสัมพันธ์ผ่านโครงการของดี CNX เติบโตร้อยละ 2 ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 18 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 3.</b> โครงการ ช่างน้อยคอยตอบ CNX Chatbot บรรลุตัวชี้วัดที่และเป้าหมายของแผน</p> <p>3.1 จำนวนผู้ติดตาม Facebook official ของ ทชม. (Chiang Mai International Airport-CNX) เพิ่มขึ้น 22,549 คน มากกว่าเป้าหมาย 2,549 คน</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 4.</b> โครงการกองทัพเด็กเนิร์ด ภาค 1 บรรลุตัวชี้วัดที่และเป้าหมายของแผน</p> <p>4.1 จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการฯ ทั้งสิ้น 41 คน สูงกว่าเป้าหมาย 16 คน</p> <p>4.2 สามารถดำเนินการแผนปฏิบัติการตามขั้นตอนปฏิบัติได้อย่างครบถ้วน (4 ขั้นตอน) โดยจัดตั้งชมรม เมื่อวันที่ 31 ส.ค.65</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 5.</b> โครงการระบบการรายงานแวนและการจัดข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีออนไลน์ บรรลุตัวชี้วัดที่และเป้าหมายของแผน</p> <p>5.1 ใช้เวลาในการกรอกข้อมูลรายงานแวน และสถิติสำคัญต่างๆ จากเดิมใช้ระยะเวลา 45 นาที เมื่อนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นระยะเวลา 3 นาที ลดเวลาได้มากกว่าเป้าหมาย 2 นาที</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><b>3 . โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b></p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบ</u> ฝผน.ทสภ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของพนักงาน ทสภ. ในรูปแบบดิจิทัล</li> <li>2. เพื่อรองรับการตรวจสอบการปฏิบัติงานจากส่วนงานภายในและหน่วยงานภายนอก</li> <li>3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยลดค่าใช้จ่าย ระยะเวลาและพื้นที่ในการจัดเก็บเอกสาร</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พัฒนา Dashboard เพื่อแสดงและจัดทำรายงาน และข้อมูลเชิงวิเคราะห์ (Smart Check-in, Smart Check list Dashboard) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษา รวบรวมความต้องการ ออกแบบ Dashboard</li> <li>- พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน</li> <li>- นำระบบขึ้นใช้งานจริง</li> </ul> </li> <li>2. พัฒนาการส่งข้อมูล Notification ภายในส่วนงาน ฝรภ.ทสภ. แบบอัตโนมัติ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษา รวบรวมความต้องการ ออกแบบ Notification Flow</li> <li>- พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน</li> <li>- นำระบบขึ้นใช้งานจริง</li> </ul> </li> <li>3. พัฒนา Application (Check Point - Check List) ของ ฝผน.ทสภ. <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษา รวบรวมความต้องการ</li> <li>- พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน</li> </ul> </li> </ol>	<p>5.2 ดำเนินการสำเร็จตามแผนภายในเดือน ธ.ค.64 เร็วกว่ากำหนด 2 เดือน</p> <p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ฝผช.ได้ประชุมร่วมกับ ฝผก.ทสภ., ฝผน.ทสภ., ฝรส. และ ฝบท.เมื่อวันที่ 14 ก.ย.65 เพื่อประชุมหารือแนวทางการพัฒนาโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่ และตรวจอุปกรณ์ของ ฝผก.ทสภ. ผลการประชุมสรุปได้ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 ฝผช.ได้ดำเนินการพัฒนาโปรแกรมบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่ และตรวจอุปกรณ์ของ ฝผก.ทสภ.เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นไปตามแผนปฏิบัติการในปีงบประมาณ 2565 ที่มีกำหนดให้พัฒนาโปรแกรมฯ สำหรับ ฝผก.ทสภ.ให้แล้วเสร็จภายใน ก.ย.65 โดยการนำเครื่องมือ (Software Tools) ที่ ทอท.มีลิขสิทธิ์ในการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน และไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม มาใช้ในการพัฒนาโปรแกรมฯ ประกอบไปด้วย 2 โปรแกรม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- SVB Fire Check Point สำหรับเพิ่ม / แก้ไข / ลบ จุดตรวจถึงดับเพลิง</li> <li>- SVB Fire Finder สำหรับตรวจ และค้นหาประวัติการตรวจถึงดับเพลิง</li> </ul> </li> <li>1.2 การพัฒนาโปรแกรมบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่ และตรวจอุปกรณ์ของ ฝผก.ทสภ. ในปีงบประมาณ 2565 จะพัฒนาตัวโปรแกรมฯ แบบแสดงสถานการณ์ตรวจแบบพื้นที่ เฉพาะในส่วนในพื้นที่อาคาร Main Station, อาคาร AOB และอาคาร AIMS เนื่องจาก ทสภ.มีกลุ่มอาคารจำนวนมาก อีกทั้งการพัฒนาโปรแกรมฯ ดังกล่าว จำเป็นต้องใช้ฝั่งพื้นที่ประกอบการกำหนดจุดติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง ส่งผลให้ต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาโปรแกรมฯ เพื่อให้สามารถใช้ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของ ทสภ. ในกรณีนี้ ฝผช.จึงเริ่มต้นพัฒนาโปรแกรมฯ ในกลุ่มอาคารดังกล่าวก่อน และสำหรับอาคารที่เหลือจะดำเนินการจัดทำในปีงบประมาณถัดไป</li> </ol> </li> <li>2. ปัจจุบัน ฝผช.ได้สอนวิธีการใช้งานโปรแกรมบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่ และตรวจอุปกรณ์ของ ฝผก.ทสภ.ให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้ว พร้อมทดลองใช้งานต่อไป</li> </ol> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p>



แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>- นำระบบขึ้นใช้งานจริง</p>	<p>พัฒนา Dashboard ขึ้นทดลองใช้งานจริง ได้จำนวน 40 Dashboard  <b>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</b>            พัฒนา Dashboard ขึ้นทดลองใช้งานจริง ได้จำนวน 63 Dashboard สูงกว่าเป้าหมายจำนวน 23 Dashboard</p>
<p><b>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 4 แผน</b></p>	
<p>1. แผนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจอดยานพาหนะ ณ ทดม. (อาคารจอดรถ 7 ชั้น) และ ทสภ. (อาคารจอดรถยนต์ 2 – 3 )  <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝรส.  <u>วัตถุประสงค์หลัก</u>            เพิ่มประสิทธิภาพ ในการจัดเก็บรายได้ และการตรวจสอบรายได้ค่าบริการจอดรถยนต์ของ ทอท.  <u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้รับจ้างศึกษา สำรวจ ออกแบบระบบแล้วเสร็จ</li> <li>2. ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์</li> <li>3. ผู้รับจ้างพัฒนา ติดตั้ง ทดสอบระบบ</li> <li>4. ผู้รับจ้างนำระบบขึ้นใช้งานจริง</li> </ol>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 30</u>  <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ได้เซ็นสัญญากับผู้รับจ้างเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 18 พ.ย.64 สัญญาเลขที่ AC110-651001 ระยะเวลาของสัญญาจำนวน 360 วัน (19 พ.ย.64 – 13 พ.ย.65) โดยบริษัทผู้รับจ้างส่งมอบงานงวดที่ 1 เมื่อเดือน เม.ย.65 ซึ่งทีมผู้ควบคุมงานตรวจสอบแล้วพบว่ารายการอุปกรณ์ที่จะส่งมอบไม่ตรงกับเอกสารข้อเสนอในสัญญาจ้าง จึงให้บริษัทฯ จัดส่งเอกสารชี้แจงการเปลี่ยนแปลงรายการอุปกรณ์ พร้อมทั้งแก้ไขเอกสารออกแบบในส่วนที่แจ้งแก้ไขให้เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันเสนอผ่านคณะกรรมการ เห็นชอบให้เสนอ ผพต. เพื่อขอแก้ไขสัญญาสำหรับรายการอุปกรณ์ที่รุ่นและจำนวนไม่ตรงกับข้อเสนอในสัญญาจ้าง และมีหนังสือเสนอ ผพต.เมื่อวันที่ 24 มิ.ย.65 ก่อนจึงจะตรวจรับงานงวดที่ 1 ได้ โดยระหว่างนี้ในส่วนของอุปกรณ์ที่ไม่เปลี่ยนแปลง กรรมการตรวจรับฯ จะแบ่งตรวจนับและดำเนินการติดตั้งได้บางส่วน ในระหว่างรอการแก้ไขสัญญา</li> <li>2. วันที่ 25 ก.ค.65 คณะกรรมการฯ ได้อนุมัติการออกแบบครบทุกเล่มเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นงานงวดที่ 1 จะคงค้างเฉพาะเรื่องการแก้ไขสัญญาสำหรับรายการอุปกรณ์ที่รุ่นและจำนวนไม่ตรงกับข้อเสนอในสัญญาจ้าง ซึ่งเสนอ ผพต.เมื่อ 24 มิ.ย.65 และอยู่ระหว่างรอ ผพต./ผนท.พิจารณา จึงจะตรวจรับงานงวดที่ 1 ได้ และในส่วนของงานอื่นๆ บริษัทฯ สามารถดำเนินงานต่อไปได้ในระหว่างรอแก้ไขสัญญา</li> <li>3. เดือน ส.ค.65 บริษัทฯ มีหนังสือขอส่งมอบอุปกรณ์ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 (ตามขอบเขตงานงวดที่ 2) เพื่อตรวจนับและได้ดำเนินการติดตั้งบางส่วนแล้ว เมื่อวันที่ 2 ส.ค.65 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้รับแจ้ง</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>จาก ทดม. เรื่องปัญหาขยะความสูงของอุปกรณ์ที่ติดตั้ง ณ อาคารจอดรอ 7 ชั้น จึงได้ประชุมหาแนวทางแก้ไขเมื่อวันที่ 19 ส.ค.65 และแจ้งแนวทางดำเนินการให้ ทดม.พิจารณาเมื่อวันที่ 24 ส.ค.65 ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอหารือกับ ทดม. โดยบริษัท ฯ สามารถดำเนินงานได้ตามปกติ ยกเว้นในส่วนที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>4. เดือน ก.ย.65 บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งและทดสอบระบบฯ ณ ทสภ.,ทดม. และ สนย. ตามขอบเขตงานของงวด 3 - 5 และวันที่ 21 ก.ย.65 คณะกรรมการฯ ได้ส่งเอกสารชี้แจง ผพด. เพิ่มเติมเรื่องการแก้ไขสัญญา</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ผู้รับจ้างระบบขึ้นใช้งานจริงภายใน ก.ย.65</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายใน</b></p> <p>ต้องใช้เวลาดำเนินการเรื่องการแก้ไขสัญญาจ้าง เนื่องจากมีอุปกรณ์ที่รุ่นและจำนวนไม่ตรงกับข้อเสนอในสัญญาจ้าง</p> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <p>อุปกรณ์บางรายการผู้ผลิตชี้แจงขึ้นส่วนในการผลิตขาดแคลนผู้รับจ้างจึงต้องเสนอผลิตภัณฑ์รุ่นใหม่ทดแทนรุ่นเดิม จึงต้องดำเนินการแก้ไขสัญญาและมีผลกระทบต่อการทำงาน</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u> เร่งรัดการดำเนินการของผู้รับจ้างเร่งรัดกระบวนการแก้ไขสัญญา และเร่งรัดการดำเนินการของผู้รับจ้าง</p> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service ในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานในการจัดเก็บรายได้และการตรวจสอบรายได้ค่าบริการจอดรถยนต์ของ ทอท. และจะส่งผลกระทบต่อคะแนนความพึงพอใจใน ASQ ในหัวข้อความเหมาะสมของค่าบริการที่จอดรถ และยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business ในส่วนของการจัดเก็บรายได้ค่าบริการ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><b>2. แผนการสร้างความร่วมมือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและการกำหนดรูปแบบการดำเนินธุรกิจร่วมกันระหว่าง ทอท. และ Sister Airports (Digital Airports)</b></p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝพช. <u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อผลักดันการบูรณาการข้อมูลและรูปแบบการดำเนินธุรกิจร่วมกันระหว่าง ทอท. และ Sister Airports (Data &amp; Business Cooperation)</li> <li>2. เพื่อกำหนดแนวทางการนำข้อมูลและแนวทางปฏิบัติมาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารท่าอากาศยาน (Airport Service Improvement)</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u> สร้างความร่วมมือกับ Istanbul Airport</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทหารีภายในและประเมินแนวทางรวมถึงเป้าหมายที่ต้องการจาก Istanbul Airport ณ ทอท.</li> <li>2. ทหารีเบื้องต้น (Preliminary Meeting) ด้าน วิสัยทัศน์ แนวคิดและเป้าหมายความร่วมมือ กับ Istanbul Airport ผ่านช่องทาง Virtual และ Online ต่างๆ</li> <li>3. ประชุม Kick off ณ Istanbul Airport</li> <li>4. จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจ (Task Force) เพื่อวิเคราะห์ธุรกิจ (Business Analysis) และทำงาน ณ Istanbul Airport</li> <li>5. ทหารีภายในเพื่อต่อยอดผลการศึกษาและวิเคราะห์จากคณะทำงานเฉพาะกิจ ณ ทอท.</li> <li>6. คณะทำงาน ทอท. ทำงานและพัฒนา Project ร่วมกับคณะทำงานของ Istanbul Airport โดยมีองค์ประกอบการทำงานเป็นไปตามเป้าหมายการพัฒนา ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเลือกที่ 1 : พนักงานระดับ Supervisor 1 คน, พนักงานระดับ Engineer หรือ Specialist 2 คน</li> <li>ทางเลือกที่ 2 : พนักงานระดับ Engineer หรือ Specialist 2 คน, ผู้รับจ้างภายนอก 2 คน, พนักงานระดับ Supervisor 1 คน (ทุกๆ 2 สัปดาห์)</li> <li>ทางเลือกที่ 3 : ผู้รับจ้างภายนอก 2 คน, พนักงานระดับ Supervisor 1 คน (ทุกๆ 2</li> </ul> </li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 45</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทอท.และ Istanbul Airport ได้มีการประชุมหารือในด้านเทคนิคผ่านช่องทาง Online เมื่อวันที่ 21 ก.ค.65 โดยมีเนื้อหาโดยสรุปดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้แทน ทอท.นำเสนอรายละเอียดฟังก์ชัน และการใช้งานของ Sawasdee by AOT Application รวมถึงรูปแบบของการเชื่อมโยงข้อมูล</li> <li>- ผู้แทน Istanbul Airport นำเสนอรายละเอียดฟังก์ชัน และการใช้งานของ IST Application</li> <li>- Istanbul Airport มีความพร้อมในส่วนของการเชื่อมต่อ API แต่ทั้งนี้ต้องมีการหารือภายในเพื่อประเมินความเป็นไปได้ของฟังก์ชันต่าง ๆ อีกครั้ง</li> <li>- ทอท.นำส่งข้อมูลรายละเอียดฟังก์ชันของ Sawasdee by AOT Application ให้กับ Istanbul Airport เพื่อทำการประเมินต่อไป</li> <li>- จากการประชุมคณะอนุกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ครั้งที่ 2/2565 ได้รับแนวทางการปรับรูปแบบการประสานงาน โดยใช้วิธีการ Knowledge Sharing เพื่อเป็นการนำเสนอแนวทางการดำเนินงานในส่วน Digital Platform ของ ทอท. และนำมาต่อยอดในการจัดทำ Solutions ร่วมกัน และอยู่ระหว่างการจัดเตรียมข้อมูลสำหรับนำเสนอในการประชุมเชิงอภิปราย AOT Sister Airport CEO Forum 2022 ในเดือน พ.ย.65</li> </ul> </li> </ol> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>คณะทำงาน ทอท. ทำงานและพัฒนา Project ร่วมกับคณะทำงานของ Istanbul Airport แล้วเสร็จภายในเดือน ก.ค.65</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b> ยังไม่ได้ข้อสรุปในการทำงานหรือหาแนวทางร่วมกันกับ Istanbul Airport เนื่องจากผู้แทนจาก Istanbul Airport ต้องการเวลาในการหารือภายในเพื่อประเมินความเป็นไปได้ของฟังก์ชัน</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>สัปดาห์)</p> <p>7. ทดสอบความเป็นไปได้ (POC Phase)</p>	<p>ต่าง ๆ ก่อนหรือร่วมกับ ทอท. อีกครั้ง จึงมีความล่าช้า</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ปรับเปลี่ยนรูปแบบการประสานงานใหม่ โดยจะมีการประสาน ฝปต.และจัดเตรียมข้อมูลสำหรับ Knowledge Sharing เพื่อนำเสนอในการประชุมเชิงอภิปราย AOT Sister Airport CEO Forum 2022 ในเดือน พ.ย.65</p> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u> กระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service และยุทธศาสตร์ที่ 6 Non - Aero Business เกิดความล่าช้าในการพัฒนา Sawasdee by AOT Application เพื่อนำมาต่อยอดในการใช้งานข้อมูลเพื่อเกิดประโยชน์ ส่งผลต่อความสะดวกสบายของผู้มาใช้บริการแอปพลิเคชัน และสูญเสียการต่อยอดในเชิงธุรกิจ</p>
<p>3. แผนงานเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝพช.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสิทธิ์การเข้าพื้นที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและป้องกันการละเมิด โดยใช้เทคโนโลยี Biometric ควบคู่กับการใช้บัตรผ่านเข้าออก</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับรายละเอียดของข้อกำหนด (TOR) โดยเฉพาะอุปกรณ์ตรวจสอบสิทธิ์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน</li> <li>2. เสนอ ฝกท. เพื่อตรวจสอบด้านงบประมาณ</li> <li>3. คณะ Spec. สงทส. พิจารณารายละเอียด</li> <li>4. กระบวนการจัดหา (ฝงป./ฝพต.)</li> <li>5. ลงนามในสัญญาจัดซื้อ/จัดจ้าง</li> </ol>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 55</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ฝพต. ได้รับอนุมัติยกเลิกรายงานขอจัดทําฯ เดิมเรียบร้อยแล้ว เนื่องจาก ฝพช. ได้พิจารณาตรวจสอบรายละเอียดพบว่าตามรายละเอียดข้อกำหนด (TOR) ฉบับเดิมที่ได้ออกแบบไว้ตามที่ได้ประกาศประกวดราคามีบางรายการอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาวะปัจจุบันอาจไม่เหมาะสมกับการใช้งานภายใต้สถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และมีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อจากการสัมผัสอุปกรณ์ร่วมกัน เช่น เครื่องอ่านบัตรแบบ Smart Card with Finger Print ที่เป็นชนิดแบบตรวจสอบอัตลักษณ์บุคคลโดยใช้ลายนิ้วมือทาบสัมผัสกับเครื่องอ่านบัตรและจะเสนอรายงานขอจัดทําใหม่เพื่อขึ้นประกาศร่าง TOR ฉบับใหม่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการจัดหา โดยมีผู้ยื่นพิจารณาประกาศร่างจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท แพคซิลิตี้ แมนเนจเม้นท์ จำกัด ตามหนังสือที่ FMC-LT-22-060 ลงวันที่ 18 ส.ค. 2565 คณะกรรมการผู้จัดทำร่าง TOR ได้ตรวจสอบและพิจารณาตอบข้อพิจารณาโดยยืนยันตามข้อกำหนดเดิม ของ ทอท. และ ฝพต.ร่างขออนุมัติประกาศประกวดราคา</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ระดับความสำเร็จของแผนงานเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยฯ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>6. ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา (ติดตั้งระบบจำนวน 12 เดือน)</p>	<p>(ระดับ 5 ดีเลิศ)</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายใน</b> การปรับรายละเอียดพบว่าตามรายละเอียดข้อกำหนด (TOR) ฉบับเดิมที่ได้ออกแบบไว้ตามที่ได้ประกาศประกวดราคามีบางรายการอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาวะปัจจุบันอาจไม่เหมาะสมกับการใช้งานภายใต้สถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และมีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อจากการสัมผัสอุปกรณ์ร่วมกัน</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u> เร่งรัดกระบวนการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและติดตามผลดำเนินการเป็นระยะ</p> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 3 Regional Hub และยุทธศาสตร์ 4 Intelligent Service ส่งผลให้ขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ขาดความทันสมัยของอุปกรณ์เครื่องใช้ด้านรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ส่งผลให้ภาพลักษณ์ขององค์กรเสียหาย ขาดความเชื่อมั่นในการใช้บริการ</p>
<p>4. <b>แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสภ.</b> (ปรับตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 4/2565) <u>ส่วนงานรับผิดชอบ</u> ฝบภ.ทสภ. <u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย</li> <li>2. ผู้โดยสารและผู้ให้บริการพึงพอใจในระบบการให้บริการด้านจัดการสัมภาระและทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการพัสดุเพื่อติดตั้งระบบจัดการสัมภาระและ</li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 95</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบัน ฝบภ. อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับแก้ข้อกำหนด (TOR) ซึ่งมีการปรับแก้เพิ่มเติมหลังมีการทำประชาพิจารณ์ ทำให้มีการปรับแก้ไขรายละเอียดคุณสมบัติ (Spec) ของวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ซึ่งส่งผลต่อราคากลางเดิม ทำให้ ฝบภ.ต้องดำเนินการประเมินราคากลางใหม่อีกครั้ง</li> </ul> </li> <li>2. เพิ่มอัตรากำลังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตามหนังสือ ฝบภ.ที่ 138/65 เรื่องรายงานการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนและเตรียมความพร้อมสำหรับการเข้าบริหารจัดการและปฏิบัติงานภายใต้โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2560) (คณะทำงานย่อยกลุ่มงานบริหารและปฏิบัติการ ทสภ. ในคณะทำงานเพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (Operational Readiness and Airport Transfer : ORAT) ครั้งที่ 3/2565 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาทบทวนอัตรากำลังพลซึ่ง ฝบภ. ได้มีการดำเนินการเสนอเข้าคณะกรรมการ ทอท. ในเดือน ก.ค.65 เพื่อดำเนินการ</li> </ul> </li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>ทรัพย์สินที่พบและสูญหาย</p> <p>2. เพิ่มอัตราค่าถังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)</p> <p>ประชุมหารือฝ่ายบุคคล เพื่อพิจารณาแนวทางเพิ่มอัตราบุคคลากรในสำนักงาน</p> <p>3. จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและจัดหาครุภัณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p> <p>3.1 จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย</p> <p>3.1.1 ตรวจสอบและออกแบบจัดทำ TOR การปรับปรุงพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระฯ และดำเนินการด้านงบประมาณ</p> <p>3.1.2 ดำเนินการกระบวนการพัสดุสำหรับปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย</p> <p>3.2 จัดหาครุภัณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระ</p> <p>3.2.1 จัดหาระบบ CCTV เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p> <p>(1) จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการพัสดุเพื่อติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระ</p> <p>(2) ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p> <p>3.2.2 จัดหาระบบปรับอากาศ บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p> <p>จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการพัสดุเพื่อปรับปรุงระบบปรับอากาศบริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p>	<p>สรรหาบุคลากรต่อไป</p> <p>3. จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและจัดหาครุภัณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ</p> <p>3.1 จัดตั้งพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย</p> <p>- มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางงานปรับปรุงพื้นที่สำหรับจัดเก็บทรัพย์สินสูญหาย AMF 6 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจัดประชุมราคากลาง เมื่อวันที่ 15 ก.ย.65 เพื่อรวบรวมราคาและส่งของประมาณในเดือน ต.ค.65 ต่อไป โดยตามกรอบระยะเวลาของแผนผู้รับจ้างต้องเริ่มดำเนินการปรับปรุงพื้นที่แล้ว</p> <p>3.2 จัดหาครุภัณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระ</p> <p>3.2.1 จัดหาระบบ CCTV เพื่อใช้ติดตั้งฯ</p> <p>- ผพข. และ ผบท. แจ้งว่ากล้อง CCTV จะดำเนินการติดตั้งในปีงบประมาณ 2566 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างติดตั้งกล้อง CCTV ตามแผนปฏิบัติการฯ โดยตามกรอบระยะเวลาของแผนผู้รับจ้างควรเริ่มดำเนินการติดตั้งระบบแล้ว</p> <p>3.2.2 จัดหาระบบปรับอากาศฯ</p> <p>- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อกำหนดเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน ผสอ. อยู่ในระหว่างขั้นตอนการรวบรวมราคากลางเพื่อขออนุมัติงบประมาณในเดือน ต.ค.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. ได้ผู้รับจ้างลงนามในสัญญาจ้างพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (ก.ย.65)</p> <p>2. กระบวนการพิจารณาอัตราค่าถังพลแล้วเสร็จ (ก.ย.65)</p> <p>3. การจัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระดำเนินการด้านงบประมาณแล้วเสร็จ (ส.ค.65)</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><u>ปัจจัยภายใน</u></p> <p>- จัดตั้งพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย เนื่องจากค่าวัสดุและอุปกรณ์มีการปรับราคาสูงขึ้น ทำให้ ผสอ. และส่วนงานระบบต้องทบทวนราคาเพื่อประเมินราคากลางใหม่อีก</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>ครั้ง เพื่อขออนุมัติงบประมาณ ในเดือน ต.ค.65</p> <p>- จัดหาระบบ CCTV เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ ตามหนังสือ ผพช. ที่ 982/65 ปัจจุบันเนื่องจากผลกระทบจากจุดติดตั้งกล้อง (CCTV) ในปีงบประมาณ 64 มีการเปลี่ยนแปลง จึงเป็นสาเหตุให้กระทบต่องานซื้อพร้อมติดตั้งกล้อง (CCTV) เพิ่มเติมในปีงบประมาณ 65 ทำให้เกิดความล่าช้า ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างติดตั้งกล้อง CCTV ตามแผนปฏิบัติการฯ และคาดว่าจะดำเนินการติดตั้งได้ปีงบประมาณ 2566</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>- จัดตั้งพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย ผบก. ประสานและติดตาม ผสอ. และส่วนงานระบบเพื่อเร่งรัดการทบทวนราคาเพื่อประเมินราคาเพื่อากลางใหม่อีกครั้งเพื่อขออนุมัติงบประมาณให้ได้ตามกำหนดต่อไป</p> <p>- เร่งรัดการจัดซื้อจัดจ้างติดตั้งกล้อง CCTV ตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้ได้ผู้รับจ้างโดยเร็ว และเร่งรัดการติดตั้งกล้องให้เสร็จตามกำหนดต่อไป</p> <p>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ ส่งผลกระทบต่อทุกยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service ส่งผลต่อความพึงพอใจในระบบการให้บริการด้านจัดการสัมภาระและทรัพย์สินของผู้โดยสาร</p>
<b>กลยุทธ์ที่ 4.2 : พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร จำนวน 2 แผน</b>	
<b>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 2 แผน</b>	
<p>1. แผนการบริหารสภาพคล่องของ ทอท.</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบ</u> สงบง.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <p>เพื่อให้ ทอท. มีสภาพคล่องเพียงพอต่อการดำเนินงาน</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>1. ให้ส่วนงาน ทอท.พิจารณาทบทวนเพื่อลดค่าใช้จ่าย และยกเลิก/เลื่อนรายการลงทุนที่ยังไม่เร่งด่วน และไม่กระทบกับการให้บริการผู้โดยสาร</p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. ในปีงบประมาณ 2565 ผงบ. ได้มีหนังสือที่ 413/64 ลงวันที่ 20 ต.ค.64 นำเรียน กอญ. เพื่อสั่งการให้ส่วนงาน ทอท. ถือปฏิบัติตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายของ ทอท.ประจำปีงบประมาณ 2565 ต่อเนื่องจากที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2563 และ 2564</p> <p>2. ตามอนุมัติ กอญ.ลงวันที่ 12 ก.ค.64 ได้อนุมัติแนวทางการจ่ายเงินให้คู่ค้าของ ทอท. สัปดาห์ละ 1 ครั้ง หน่วยงานการเงิน ทอท.สามารถปฏิบัติได้ตามแผน</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>2. กำหนดวันจ่ายเงินให้กับคู่ค้า เพื่อให้มีการบริหารสภาพคล่องอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>3. หาแหล่งเงินกู้จากสถาบันการเงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง</p> <p>4. จัดทำประมาณการกระแสเงินสดรายเดือน โดยปรับปรุงข้อมูลที่สำคัญให้เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับสถานการณ์</p> <p>5. ดำเนินการตามมาตรการเร่งรัดติดตามหนี้สิน ทอท.</p> <p>6. ดำเนินการตามมาตรการควบคุมหนี้สินค้างชำระ สำหรับสายการบินที่ผิดนัดชำระหนี้ โดยเรียกเก็บค่าใช้จ่ายด้านการบินเป็นเงินสดก่อนทำการบิน พร้อมทั้งเรียกเก็บเงินสดเพิ่มขึ้นจากยอดที่ต้องชำระในอัตราร้อยละ 25 ของยอดค่าใช้จ่ายที่จะทำการบิน ณ วันนั้น</p> <p>7. เตรียมความพร้อมในการออกหุ้นกู้ เพื่อเป็นทางเลือกในการเสริมสภาพคล่องในอนาคต</p> <p>8. เจรจากับกรมธนารักษ์เพื่อขอลดค่าตอบแทนที่ราชพัสดุ</p> <p>9. จัดทำประมาณการกระแสเงินสดของ ทอท. ใน Scenarios ต่าง ๆ (Best Case, Base Case, Worst Case)</p> <p>10. จัดทำ Airlines Agreements เพื่อให้มีหลักประกันสัญญาสำหรับสายการบิน</p>	<p>3. ทอท.ดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้เรียบร้อยแล้ว โดยลงนามในสัญญาเงินกู้กับธนาคารออมสิน เมื่อวันที่ 24 ธ.ค.64 และลงนามในสัญญาเงินกู้กับธนาคารกรุงไทย เมื่อวันที่ 21 ก.พ.65</p> <p>4. ทอท.มีการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดเป็นประจำทุกเดือน</p> <p>5. ทอท.มีมาตรการเร่งรัดหนี้สิน หากผู้ประกอบการและสายการบินมีหนี้สินค้างชำระ หน่วยงานการเงิน ทอท.จะดำเนินการเตือนหนี้สินเป็นจำนวน 2 ครั้ง เมื่อเตือนครบ 2 ครั้งแล้ว หากผู้ประกอบการและสายการบินยังไม่ชำระหนี้ หน่วยงานการเงิน ทอท.จะส่งให้ส่วนงานกฎหมายของแต่ ละท่าอากาศยานดำเนินการต่อไป หน่วยงานการเงิน ทอท.สามารถปฏิบัติได้ตามแผน</p> <p>6. หากสายการบินมีหนี้สินค้างชำระ ทอท. จะเรียกเก็บค่าใช้จ่ายด้านการบินเป็นเงินสดก่อนทำการบิน พร้อมทั้งเรียกเก็บเงินสดเพิ่มขึ้นจากยอดที่ต้องชำระในอัตราร้อยละ 25 ของยอดค่าใช้จ่ายที่จะทำการ บิน ณ วันนั้นเพื่อนำเงินส่วนที่เรียกเก็บเพิ่มขึ้นมาปรับลดยอดหนี้สิน หน่วยงานการเงิน ทอท.สามารถ ปฏิบัติได้ตามแผน</p> <p>7. ทอท.มีการเตรียมความพร้อมในการออกหุ้นกู้ โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำข้อกำหนด รายละเอียดงานจ้างที่ปรึกษาทางการเงิน (Financial Advisor: FA) ของ ทอท. เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินการออกตราสารหนี้ (หุ้นกู้)</p> <p>8. ฝบส.สรุปข้อมูลนำเรียน กอญ.เพื่อลงนามในหนังสือกรมธนารักษ์ เพื่อเสนอขอลดค่าตอบแทน ที่ราชพัสดุสำหรับปีงบประมาณ 2565 ต่อไป</p> <p>9. ปัจจุบัน ทอท.มีการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดแบบ Base Case และแบบ Worst Case</p> <p>10. ในการประชุมคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.ครั้งที่ 7/2565 เมื่อวันที่ 7 ก.ค.65 ที่ ประชุมเห็นควรเลื่อนการพิจารณาการลงนามและการชำระหลักประกันออกไปโดยให้ ฝพท.นำเสนอ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณารายได้อีกครั้ง เมื่อเห็นว่าอุตสาหกรรมการบินมีการฟื้นตัว และ สถานะทางการเงินของสายการบินกลับสู่ภาวะปกติ (ร่างมติฯ) โดย ฝมก. อยู่ระหว่างสรุปข้อคิดเห็น ของส่วนงาน ทอท. เพื่อปรับปรุงเอกสารและรายงานผลดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2565 ต่อ สมท.</p>



แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. หาแหล่งเงินกู้จากสถาบันการเงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง (ก.ย.65)</li> <li>2. ดำเนินการตามมาตรการเร่งรัดติดตามหนี้สิน ทอท. (ก.ย.65)</li> </ol> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 1.</u> ทอท.ดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้เรียบร้อยแล้ว โดยลงนามในสัญญาเงินกู้กับธนาคารออมสิน เมื่อวันที่ 24 ธ.ค.64 และลงนามในสัญญาเงินกู้กับธนาคารกรุงไทย เมื่อวันที่ 21 ก.พ.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 2.</u> ทอท.มีมาตรการเร่งรัดหนี้สิน หากผู้ประกอบการและสายการบินมีหนี้สินค้างชำระหน่วยงานการเงิน ทอท.จะดำเนินการเตือนหนี้สินเป็นจำนวน 2 ครั้ง เมื่อเตือนครบ 2 ครั้งแล้ว หากผู้ประกอบการและสายการบินยังไม่ชำระหนี้ หน่วยงานการเงิน ทอท.จะส่งให้ส่วนงานกฎหมายของแต่ละท่าอากาศยานดำเนินการต่อไป หน่วยงานการเงิน ทอท.สามารถปฏิบัติได้ตามแผน</p>
<p><b>2. แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Office (M3)</b></p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผฟช.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการทำงานภายใน ทอท.</li> <li>2. เพื่อเชื่อมต่อระบบต่างๆ ใน ทอท. ให้อยู่ใน Platform เดียวและง่ายต่อการบริหารจัดการ</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาแกนหลัก (Core Platform) เพื่อใช้เป็นแกนในการนำระบบย่อยมา Plug-in <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 ประเมินแนวทางออกแบบและกรอบงบประมาณในการพัฒนา Core Platform</li> <li>1.2 ขอบงบประมาณ</li> <li>1.3 จัดซื้อจัดจ้าง</li> </ol> </li> <li>2. พัฒนา Mobile Application (Beta Version) สำหรับพนักงาน ทอท. เพื่อเป็น POC สำหรับ Core Platform <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 ขอบงบประมาณในการจัดหาเครื่องมือ (Tool) ในการพัฒนา Mobile</li> </ol> </li> </ol>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาแกนหลัก (Core Platform) <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำข้อกำหนดและรายละเอียด (TOR) แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 มิ.ย.65 ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนกระบวนการพัสดุ โดย ผกท.ได้จัดส่งเล่มงบประมาณให้ ผงป. เพื่อพิจารณาตรวจสอบงบประมาณ คาดว่าจะเข้าสู่การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ (e-GP) โดยวิธี e-bidding ต่อไป</li> </ul> </li> <li>2. พัฒนา Mobile Application (Beta Version) <ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาและทดสอบระบบการลงทะเบียนการเข้าอบรม (Conference Registration) เรียบร้อยแล้ว โดยเปิดใช้งานจริง ในเดือน ก.ย.65 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาและทดสอบระบบการจองรถ (Car Booking) คาดว่าจะเปิดใช้งานจริง ภายในเดือน ต.ค.65</li> </ul> </li> </ol> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เริ่มกระบวนการทางพัสดุของการพัฒนา Core platform ภายในเดือน ส.ค.65</li> <li>2. เปิดใช้งานจริง Mobile application (Beta version) สำหรับพนักงาน ทอท. ภายในเดือน ก.ย.65</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>Application ให้พนักงาน ทอท.</p> <p>2.2 ออกแบบภาพรวมของระบบ (Overview Design)</p> <p>2.3 ออกแบบรูปแบบของฐานข้อมูลที่จะใช้ในระบบ (Database Design)</p> <p>2.4 ออกแบบรูปแบบและแนวทางเชื่อมต่อของระบบ (Interface Design)</p> <p>2.5 พัฒนาส่วน Back End เพื่อรองรับ Front End ของระยะต่อไป</p> <p>2.6 พัฒนาระบบย่อยๆ ที่เป็นส่วน Front End</p> <p>2.7 ทดสอบและเปิดใช้งานจริง (Testing &amp; Go-Live)</p>	<p>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน <b>บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</b></p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 1.</b> เริ่มกระบวนการทางพัสดุของการพัฒนา Core platform ภายในเดือน ส.ค.65</p> <p><b>ตัวชี้วัดที่ 2.</b> เปิดใช้งานจริง Mobile application (Beta version) สำหรับพนักงาน ทอท. ภายในเดือน ก.ย.65</p>
<p><b>ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business (จำนวน 2 แผน) ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 2 แผน</b></p>	
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.1 : เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p><b>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p>1. โครงการจัดทำ Airport Parameters Analysis ภายใต้ขอบเขตงานการจัดสรรตารางการบิน ณ ทสภ. ทดม. ทกก. และ ทชม.</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบ</u> ฝกอ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <p>1. เพื่อทบทวนแนวทางและวิธีการประเมินค่าขีดความสามารถท่าอากาศยานในปัจจุบัน</p> <p>2. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ค่าขีดความสามารถท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมต่อการจัดสรรตารางการบิน พร้อมกำหนดขอบเขตและแนวทางการพัฒนา ตลอดจนเครื่องมือในการจัดทำ Airport Parameters Analysis ในอนาคต</p> <p>3. เพื่อถ่ายทอดความรู้และแนวปฏิบัติที่ดีที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถท่าอากาศยานแก่พนักงาน ทอท.ในส่วนงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>1. ทชม. และ ทสภ.</p> <p>- เก็บรวบรวมข้อมูล</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. การจัดส่งรายงาน</p> <p>1.1 บริษัทที่ปรึกษาจัดส่งรายงานผลการวิเคราะห์ของ ทชม.เมื่อวันที่ 19 พ.ย.64</p> <p>1.2 บริษัทที่ปรึกษาจัดส่งรายงานผลการวิเคราะห์ของ ทสภ.เมื่อวันที่ 18 ก.พ.65</p> <p>2. การจัดประชุม โดย ฝกอ.ได้มีการถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถท่าอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินแก่ส่วนงาน ทอท. โดยจัดประชุมเรื่อง “กระบวนการและตัวแปรที่ใช้ในการประกาศขีดความสามารถซึ่งนำมาใช้ในการจัดสรรเวลา ณ ท่าอากาศยานระดับ 3 ของ ทอท.” เมื่อวันศุกร์ที่ 25 ก.พ.65 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ โรงแรมรามารการ์เด็นส์ โดยมีหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทสภ. มีหน่วยงาน ฝปข. ฝทอ. ฝรภ. ฝสอ.</li> <li>- ทดม. มีหน่วยงาน ฝปข. ฝทอ. ฝรภ. ฝฟค. ฝสอ.</li> <li>- ทกก. มีหน่วยงาน ฝปข. ฝตภ. ฝทอ.ฝผง. ฝปร.</li> </ul>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>- การประเมินสถานการณ์ในปัจจุบัน</p> <p>- ทบทวนเครื่องมือการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินในปัจจุบัน</p> <p>- นำเสนอแนวทางการบริหารจัดการภายในทำอากาศยานเพื่อปรับปรุงค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินใหม่</p> <p>- จัดทำรายงาน</p> <p>2. การถ่ายทอดความรู้</p> <p>- ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินแก่ส่วนงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง และจัดประชุม/สัมมนาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>- จัดทำ วิธีปฏิบัติหรือลำดับขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับทบทวน ติดตาม และพัฒนา ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับ ทอท.</p>	<p>- ทชม. มีหน่วยงาน ฝปก. ฝบร. ฝรภ. ฝอก.</p> <p>- หน่วยงานอื่นๆ ฝผพ. ฝพธ. ฝพน. ฝมก. ฝมบ. ฝมป. และ ฝมอ.</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. จัดทำรายงานการวิเคราะห์กระบวนการและตัวแปรที่ใช้ในการประกาศขีดความสามารถของทำอากาศยานที่ถูกต้องและเหมาะสม พร้อมทั้งเสนอค่าตัวแปรใช้ในการประกาศขีดความสามารถของทำอากาศยานของ ทชม. และ ทสภ.แล้วเสร็จภายใน ก.พ.65</p> <p>2. ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินแก่ส่วนงาน ทอท. ภายใน มี.ค.65</p> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. จัดทำรายงานการวิเคราะห์กระบวนการและตัวแปรที่ใช้ในการประกาศขีดความสามารถของทำอากาศยานที่ถูกต้องและเหมาะสม พร้อมทั้งเสนอค่าตัวแปรใช้ในการประกาศขีดความสามารถของทำอากาศยานของ ทชม. และ ทสภ.แล้วเสร็จภายใน ก.พ.65 โดยบริษัทที่ปรึกษาจัดส่งรายงานผลการวิเคราะห์ของ ทชม. และ ทสภ. เมื่อวันที่ 19 พ.ย.64 และ 18 ก.พ.65 ตามลำดับ</p> <p>2. ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินแก่ส่วนงาน ทอท. ภายใน มี.ค.65 โดย ฝกอ.ได้มีการถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์ค่าขีดความสามารถทำอากาศยานสำหรับการจัดสรรตารางการบินแก่ส่วนงาน ทอท. โดยจัดประชุมเรื่อง “กระบวนการและตัวแปรที่ใช้ในการประกาศขีดความสามารถซึ่งนำมาใช้ในการจัดสรรเวลา ณ ทำอากาศยานระดับ 3 ของ ทอท.” เมื่อวันที่ 25 ก.พ.65 เร็วกว่ากำหนด 1 เดือน</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.2 : พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p><b>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p>1. การตลาดด้านสายการบินเชิงรุก (แผนความร่วมมือการทำการตลาดด้านสายการบินร่วมกับ ทอท.)</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. ประชุม/แลกเปลี่ยนข้อมูลแผนการตลาด แผนการสนับสนุนการท่องเที่ยวตามนโยบายเปิดประเทศ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>1. เพื่อพัฒนาศักยภาพตลาดด้านสายการบิน</p> <p>2. เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน</p> <p>3. เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>1. ประชุมหารือเชิงนโยบายเรื่องแผนการตลาดด้านสายการบินประจำปีงบประมาณ 65 ระหว่างผู้บริหาร ทอท. และ ททท. เพื่อวางแผนการตลาด (Recovery Market)</p> <p>2. ผกอ. จัดทำรายงานผลการใช้งานเวลาการบินของสายการบินประจำฤดูร้อนและฤดูหนาว และจัดส่งข้อมูลให้ สงพธ. สำหรับดำเนินงานด้านการตลาด</p> <p>3. วิเคราะห์ตลาดสายการบินและจัดทำรายงานวิเคราะห์เส้นทางการบิน มุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพในการเดินทางในช่วงฟื้นฟูการท่องเที่ยวของไทย เพื่อนำไปดำเนินการด้านการส่งเสริมการตลาด หรือ การทำ Promotionsรูปแบบต่างๆ ต่อไป</p> <p>4. สรุปผลการนำเสนอรายงานผลการวิเคราะห์เส้นทางการบินที่ รวมถึงการนำเสนอ ททท. และสายการบิน และสรุปผลการดำเนินงาน</p>	<p>ของรัฐบาลร่วมกับกับ ททท. เบื้องต้นในวันที่ 4 พ.ย.64 เรียบร้อยแล้ว</p> <p>2. ผกอ.รายงานผลการใช้งานเวลาการบินของสายการบินประจำฤดูร้อนปี 2565 ให้ ผพธ.เพื่อประกอบวิเคราะห์ตลาดสายการบินเรียบร้อยแล้ว</p> <p>3. ผพธ.ได้จัดทำรายงานวิเคราะห์เส้นทางการบินมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพในการเดินทางในช่วงฟื้นฟูการท่องเที่ยวของไทย เส้นทางการบินเป้าหมายที่มีศักยภาพ เพื่อพบปะ เจรจาผู้แทนสายการบินในงาน Route Asia 2022 ณ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 6-8 มิ.ย.65</p> <p><u>ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ</u></p> <p>จำนวนสายการบินที่กลับมาบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. อย่างน้อย 5 สายการบิน</p> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> <b>บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</b></p> <p>ปัจจุบัน มีสายการบินกลับมาบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ดังนี้ AIR ASTANA / AIR AUSTRAL /AIR BUSAN CO.LTD. /AIRASIA BERHAD/CAMBODIA AIRWAYS COLTD./EDELWEISS AIR AG/GO AIRLINES (INDIA) PRIVATE LTD./INDONESIA AIRASIAP. /JETSTAR AIRWAYS PTY LIMITED/LAO AIR COMPANY/SRILANKAN AIRLINES/NEPAL AIRLINES CORPORATION/TUI AIRWAYS (UK)</p>
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business (จำนวน 2 แผน) ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน</b>	
<b>กลยุทธ์ที่ 6.2 : พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า จำนวน 1 แผน</b>	
<b>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</b>	
<p>แผนดำเนินการเตรียมความพร้อมในการใช้ประโยชน์และการพัฒนาโครงการบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ผวค.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>1. เพื่อให้ ทอท.สามารถพัฒนาโครงการบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ ในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนการดำเนินกิจการท่าอากาศยานและการขนส่งทางอากาศ</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 65</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. ได้รับการอนุมัติงบประมาณ 65 (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวม 1,804.863 ล้านบาทเรียบร้อยแล้ว</p> <p>2. คณะกรรมการกำหนดราคากลางดำเนินการสรุปผลการคำนวณราคากลางแล้วเสร็จ ในเดือน มี.ค.65 และได้เสนออนุมัติพิจารณาเห็นชอบการประมาณการราคากลางโดย กอญ.เรียบร้อยแล้ว ในวันที่ 11 เม.ย.65 (ทอท.ที่ 3423/65)</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>2. เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน</p> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u> การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ของบประมาณปี 2565 (เพิ่มเติม)</li> <li>2. จัดหาผู้รับจ้าง (ต้องเข้าคณะอนุพัสดุฯ ก่อนประกาศจัดหา)</li> <li>3. ก่อสร้างและควบคุมงาน (ระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปี 1 เดือน แล้วเสร็จ ก.ค.67)</li> </ol>	<p>3. ทอท.ได้ปฏิบัติตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเรียบร้อยแล้ว โดยงานจ้างควบคุมก่อสร้างมีผู้เสนอมาเพียงรายเดียว จึงยกเลิกการจัดจ้างควบคุมงานก่อสร้างฯ และงานจ้างก่อสร้างมีผู้เสนอมาเพียงรายเดียว รวมทั้งเสนอราคาสูงกว่าราคากลาง 50.07% จึงได้ยกเลิกการจัดจ้างงานจ้างก่อสร้าง และขอให้ ผวค.ทบทวนข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างก่อสร้างและทบทวนราคาให้เป็นปัจจุบันต่อไป</p> <p><u>ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ</u></p> <p>จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มก่อสร้างภายในเดือน ก.ย.65</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><b>ปัจจัยภายนอก</b> เนื่องจากมีผู้เสนอมาเพียงรายเดียว และเสนอราคาสูงกว่าราคากลาง</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u> ยกเลิกการจัดจ้างก่อสร้าง เร่งรัดดำเนินการทบทวนราคาใหม่</p> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-aeronautical Business โดยความล่าช้าของแผนฯ ส่งผลให้ ทอท.ขาดโอกาสในการหารายได้ด้านที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 6.3 : พัฒนารูปแบบใหม่โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุน จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p><b>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</b></p>	
<p>โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE (ปรับตามมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ 4/2565)</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝพธ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทำตลาดร่วมกับลูกค้าผู้ประกอบการ (B2B) หรือลูกค้าองค์กร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินมากยิ่งขึ้น</li> <li>2. ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนอกจากจะใช้ในบทบาทการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้วยังนำมาใช้สนับสนุนการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินให้แก่องค์กรได้อีกด้วย</li> </ol> <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 75</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>- ดำเนินการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำร่างหลักเกณฑ์การให้สิทธิประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. (คำสั่งคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.ที่ 1/2565) เพื่อให้การกำหนดขอบเขตงานและเงื่อนไขต่างๆ ตลอดจนหลักเกณฑ์ในการให้สิทธิประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นไปด้วยความรอบคอบ สมบูรณ์ ทั้งนี้เป็นไปตามมติประชุมคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.ครั้งที่ 17/2564 เมื่อวันที่ 16 พ.ย.64 วาระที่ 4.1.2 เรื่อง ขออนุมัติการประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท.</p> <p>- จัดทำร่างขอบเขตหลักเกณฑ์การให้สิทธิประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการร่าง TOR ประกอบกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ครั้งที่</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>1. จัดทำขอบเขตการให้สิทธิประกอบกิจการในการสร้างรายได้จากแอปพลิเคชัน SAWASDEE และจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. สำหรับแสดงโปรโมชันในหน้า AR Signage ของแอปพลิเคชัน SAWASDEE และเกิดการแลกใช้สิทธิประโยชน์ (Redemption) ที่ AOT Application</p> <p>2. ได้ผู้รับสิทธิประกอบกิจการในการจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. สำหรับแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT</p>	<p>2/2565 เมื่อวันที่ 24 พ.ค.65 เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. จัดตั้งคณะทำงานจัดทำร่างหลักเกณฑ์การให้สิทธิประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. เพื่อเร่งดำเนินการในส่วนดังกล่าว</p> <p>- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเวียน (ร่าง) มติที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. ครั้งที่ 11/2565 เมื่อวันที่ 10 ต.ค.65 เรื่อง ขออนุมัติขอบเขตหลักเกณฑ์การให้สิทธิประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งที่ประชุมฯ มีมติอนุมัติตามที่สำนักงานผู้ช่วยเลขานุการฯ (ฝบธ.) เสนอ</p> <p><u>ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ</u></p> <p>ได้ผู้รับสิทธิประกอบกิจการในการจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. สำหรับแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ภายในเวลาที่กำหนด (ภายในเดือน ก.ย.65)</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค ปัจจัยภายใน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงขอบเขตการอนุญาตให้สิทธิประกอบกิจการจากเดิมเป็นการสนับสนุนการใช้ Virtual Thailand by AOT ในเชิงพาณิชย์ เป็นการให้ประกอบธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งเป็นขอบเขตที่กว้างขึ้นและต้องวิเคราะห์ศึกษาให้ครอบคลุมกับกิจการที่จะดำเนินการภายนอกท่าอากาศยานผ่านแอปพลิเคชันทั้งหมด จึงเป็นเหตุให้ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการมากกว่าที่กำหนดไว้</li> <li>2. การประชุมคณะกรรมการร่าง TOR ประกอบกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 24 พ.ค.65 ที่ประชุม มีข้อสังเกตให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติม TOR ให้สมบูรณ์ก่อนเสนอร่าง TOR ต่อคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.</li> <li>3. การประชุมคณะกรรมการร่าง TOR ประกอบกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 19 ก.ย.65 ที่ประชุมมีข้อสังเกต ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแก้ไข ดังนี้ (ข้อย่อ 1.1) โดยเพิ่มคำอธิบายเรื่องกระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ (ข้อย่อ 1.7.1.4) การเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบสารสนเทศ</li> </ol>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>อื่นๆ (ชื่อย่อ 3.1) แผนการตลาดฯ (ชื่อย่อ 5.2) การปรับการเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทน (ชื่อย่อ 5.5) การดำเนินการแจ้งยอดรายได้รายเดือน เพื่อให้ TOR มีความสมบูรณ์ก่อนเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. ครั้งที่ 11/2565 ในวันที่ 10 ต.ค.65</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทบทวนรายละเอียดแนวทางการดำเนินการของ “โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน</li> <li>2. จัดทำ Migration plan รองรับเพื่อให้สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องและไม่กระทบกับเป้าหมายที่วางไว้</li> </ol> <p><u>ผลกระทบต่อยุทธศาสตร์</u> ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-aeronautical Business โดยความล่าช้าของแผนฯ ส่งผลให้ ทอท.ขาดโอกาสในการหารายได้ด้านที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน</p>