

ตารางสรุปผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการภายใต้ AOT Strategy House ของ สนง. ประจำปีงบประมาณ 2566 จำนวน 17 แผน

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning (จำนวน 4 แผน) ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 2 แผน ล้ำซ้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน	
กลยุทธ์ 1.2 ปรับปรุง ทบทวน Strategic Positioning ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบิน จำนวน 4 แผน	
ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 2 แผน	
<p>1. โครงการ Professional Supervision <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝมบ. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u> เพื่อลดข้อบกพร่องจากการตรวจสอบและการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยของ กพท. เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน สนามบินของ ทอท. และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการของรัฐว่ามีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งส่งผลต่อการตรวจประเมินของ ICAO USAP CMA และทำให้ค่า EI สูงขึ้น</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> ประชุมชี้แจงวัตถุประสงค์ แนวทางการดำเนินการ และซักซ้อมความเข้าใจต่อโครงการฯ ให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งภายใน (สมอ./ฝมอ., สรภ./ฝรภ. และกรรมการตรวจรับพัสดุฯ) และผู้เกี่ยวข้องภายนอก (บรท.) ทราบ ฝมบ.ลงพื้นที่ (ทสภ., ทดม., ทภก., ทชม., ทขร. และ ทหญ.) เพื่อดำเนินโครงการตามแผนที่ได้รับอนุมัติ ฝมบ.ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานของ Supervisor พนักงานตรวจค้น และพนักงานรักษาความปลอดภัย ฝมบ.และ สมอ./ฝมอ.ของแต่ละท่าอากาศยาน นำผลการตรวจสอบ (Audit/Inspection) และการทดสอบ (Test) โดย กพท.ประจำปี 2566 (ม.ค.-ธ.ค.66) มาใช้เป็นฐานข้อมูลประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นและพนักงานรักษาความปลอดภัยในปี 2567-2570 ฝมบ. นำผลการตรวจสอบ (Inspection) ของ ฝมบ.ประจำปีงบประมาณ 2566 มาใช้เป็นฐานข้อมูลประเมินการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นและพนักงานรักษาความ 	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ฝมบ.ได้ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการตามแผนที่ได้รับอนุมัติเรียบร้อยแล้วระหว่างวันที่ 19 มี.ค. – 15 ก.ย.66 ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> หารือกับผู้ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าผู้ควบคุม (supervisor) เพื่อทำความเข้าใจกับผู้ควบคุมเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบ แนวทางการเตรียมความพร้อมก่อนการปฏิบัติงานประจำวัน รวบรวมปัญหาข้อขัดข้องและให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหา หารือกับผู้ปฏิบัติงานจาก บรท.ถึงความต้องการความช่วยเหลือหรือความคาดหวังจาก Supervisor ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ หารือทำความเข้าใจและเสนอแนวทางวิธีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ Supervisor ผ่าน CCTV ให้กับ ผอภ.ฝรภ.และผู้รับผิดชอบในการควบคุมคุณภาพระดับท่าอากาศยาน (สมอ./ฝมอ.) <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ฝมบ.มีฐานข้อมูลประเมินการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นและพนักงานรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบ (Audit/Inspection) ในปี 2566 มาใช้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในปี 2567-2570 ได้ตามกำหนด โดย ฝมบ.ได้ดำเนินโครงการดังกล่าว ครบทั้ง 6 ท่าอากาศยาน เรียบร้อยแล้วภายในเดือน ก.ย.66 โดยมีผลการตรวจสอบ (Audit/Inspection) และการทดสอบ (Test) โดย กพท.ประจำปี 2566 เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูล</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>ปลอดภัยในปี 2567-2570</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ผมบ.มีฐานข้อมูลประเมินการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นและพนักงานรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบ (Audit/Inspection) ในปี 2566 มาใช้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในปี 2567-2570 ได้ตามกำหนดภายในเดือน ก.ย.66</p>	
<p>2. โครงการการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA)</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผมบ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u> เพื่อให้การบริการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. เป็นไปตามกฎ ระเบียบมาตรฐานและข้อกำหนดของรัฐ และเพื่อเป็นการให้บริการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อเป็นการลดข้อบกพร่องจากการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยของ กพท. เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ณ สนามบินของ ทอท.และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการของรัฐว่ามีมาตรการกำกับดูแลการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลการตรวจประเมินของ ICAO USAP CMA และทำให้ค่า EI สูงขึ้น</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> ประชุมชี้แจงวัตถุประสงค์ สร้างความเข้าใจ และหารือแนวทางการดำเนินงานตามโครงการการให้บริการฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายใน (สงพธ., ทุกท่าอากาศยาน) และภายนอก (ผู้รับสัมปทาน) การตรวจสอบการดำเนินงานของ RA (การดำเนินงานตามปกติของ ผมบ.) โดย <ol style="list-style-type: none"> สมอ./ผมอ. อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ผมบ.ดำเนินการร่วมกับการตรวจสอบทั้งระบบ 1 ครั้ง/ปี การส่งต่อข้อมูลให้ สงพธ.เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการ และท่าอากาศยาน เพื่อทราบเป็นข้อมูลในการกำกับการแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ประกอบกิจการ/RA 	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> ดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของ RA ของ ทสภ. ทดม. และ ทภก. เรียบร้อยแล้ว จัดส่งข้อมูลเงื่อนไขและรายละเอียดความต้องการในกรณีที่ ปณท จะขอเช่าพื้นที่ ทดม. และ ทพญ. ตามมติที่ประชุมหารือเพื่อพิจารณาแนวทางการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศยาน เมื่อวันที่ 18 พ.ค.66 (อยู่ระหว่างนำเสนอ ผอญ.(ผ่าน รณุม.) ลงนามหนังสือถึง ปณท) ประชุมหารือเพื่อพิจารณาร่างรายละเอียด TOR ให้มีข้อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับ RA ในวันที่ 11 ก.ค.66 โดยมี ผพธ., ผมบ., ผมอ.ทดม. และ บ.ที่ปรึกษา เข้าร่วมประชุมฯ เสร็จเรียบร้อย ส่งรายละเอียดหลักเกณฑ์ของ กพท. เกี่ยวกับการขอเป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) ให้ ผพธ. เพื่อนำส่งให้บริษัทที่ปรึกษา ต่อไป ผมบ.รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล เก็บเป็นฐานข้อมูลเรียบร้อยแล้ว <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 1. บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> โดยได้รายงานผลการดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย “ตัวแทนควบคุม” (Regulated Agent: RA) พร้อมทั้งนำเสนอ ข้อเสนอแนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมให้กับทุกอากาศยาน โดย ผมบ.ได้ดำเนินการตรวจสอบฯ และรายงานผลการตรวจสอบฯ ครบทั้ง 6 ท่าอากาศยาน รวมทั้งรายงานผลการตรวจสอบให้ กพท.ทราบแล้ว</p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 2. อยู่ระหว่างสรุปผลตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพผลระบบกำกับดูแลของรัฐ (Effective Implementation: EI) ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เนื่องจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ไม่ได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ณ ประเทศไทย ประจำปี 2566</u></p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>4. การดำเนินการตามข้อกำหนดและแนวทางในการปฏิบัติ ประกอบการพิจารณาสัมปทานการให้บริการฯ โดย RA</p> <p>5. ฝมบ.รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล เก็บเป็นฐานข้อมูล</p> <p>6. ฝมบ.สรุปผลการดำเนินโครงการฯ และจัดทำรายงานผลฯ นำเรียนตามลำดับชั้นเพื่อเสนอ ผกอ. พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมให้กับทุกท่าอากาศยาน</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. รายงานผลการดำเนินงานการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA) พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมให้กับทุกท่าอากาศยานภายในเดือน ก.ย.66</p> <p>2. ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลของรัฐ (Effective Implementation: EI) ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p>	<p>จึงไม่สามารถวัดการดำเนินการโครงการตามตัวชี้วัดที่กำหนดได้</p>
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน	
<p>1. แผนพัฒนาความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝมบ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>1. เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของสนามบิน ทอท.ให้สอดคล้องกับแผนนิรภัยการบินสากล (Global Aviation Safety Plan - GASP), แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme - SSP), แผนปฏิบัติการ (Thailand Aviation Safety Plan)</p> <p>2. เพื่อเป็นหลักฐานของรัฐในการแสดงให้ ICAO ตรวจสอบตามโครงการ USOAP-CMA (Universal Oversight Audit Programme -Continuous Monitoring Approach) และไม่ก่อให้เกิด Significant Safety Concern (SSC) ที่ทำให้เกิดตรงแดงได้</p> <p>3. เพื่อให้ระดับคะแนน USOAP-CMA Effective Implementation (EI) Score of Aerodrome and Ground Aids (AGA) audit area บรรลุตามเป้าหมาย</p> <p>4. เพื่อให้ผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยเป็นไปตามค่าเป้าหมาย (ALoSP) ที่ ทอท.</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 70</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ฝมบ. ได้ดำเนินการจัดทำ Safety Maturity Checklist และได้จัดส่ง Runway Safety Maturity Checklist ให้กับคณะทำงานและผู้แทนทาง e-mail เพื่อให้ท่าอากาศยานสามารถเริ่มนำ checklist ดังกล่าวไปบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียของท่าอากาศยาน รวมถึงได้จัดทำเนื้อหาในส่วนอื่นๆ ของ Runway Safety Programme ที่นอกเหนือจากเรื่องที่ต้องใช้ข้อมูลจาก checklist มาดำเนินการแล้ว และได้นำเสนอร่าง Guidance on Runway Safety Programme ของ ทอท. ในการประชุมของคณะทำงานแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของ ทอท. เมื่อวันที่ 22 ส.ค.66 เรียบร้อยแล้ว โดยที่ประชุมให้ ฝมบ.สื่อสารแนวทางการนำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ไปใช้กับท่าอากาศยานต่อไป</p> <p>โดย ฝมบ.ได้จัดทำ Runway Safety Maturity Checklist ร่วมกันกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียของท่าอากาศยานในระดับองค์กรเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือน ส.ค.66 ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการนำผลจากการ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>และสนามบินกำหนด</p> <p>5. เพื่อให้สนามบินของ ทอท.สามารถนำแนวทางที่ได้จากการกำหนดในแผนพัฒนาความปลอดภัยของสนามบินของ ทอท.ไปสู่การปฏิบัติผ่าน Runway Safety Team ของสนามบิน</p> <p>6. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยของสนามบิน ทอท.ให้มีความปลอดภัยต่อการให้บริการ</p> <p>7. เพื่อส่งเสริมระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินให้มีความสมบูรณ์ตามแนวทางการกำกับดูแลของรัฐและสอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO</p> <p>8. เพื่อรักษาสถานะการเป็นสนามบินที่ได้รับการรับรองจากรัฐ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องตลอดอายุของใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ระบุปัจจัยที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียภายใน ทอท. 2. ฝมป. จัดทำร่าง Guidance on Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท. 3. นำเสนอปัจจัยที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียภายในและภายนอก ทอท. และปรับปรุงร่าง Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท.ร่วมกัน 4. ฝมป.สื่อสารแนวทางการนำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ไปใช้กับท่าอากาศยาน 5. ท่าอากาศยานจัดทำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียของท่าอากาศยาน 6. ท่าอากาศยานจัดส่งเอกสาร Runway Safety Programme ให้ กพท.รับทราบ ผ่าน ฝมป. 7. ท่าอากาศยานสื่อสารหลักเกณฑ์ในการสร้างความปลอดภัยบนทางวิ่งและ Runway Safety Programme ให้หน่วยงานผู้ประกอบการในสนามบินทราบ 8. จัดทำสรุปและนำเสนอร่วมกับ Runway Safety Team ของท่าฯ เพื่อพิจารณา 	<p>หารือมาวิเคราะห์และรวมในเนื้อหาส่วนอื่นๆ ของ AOT Runway Safety Programme ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน ธ.ค.66 และสนามบินจะต้องนำไปปรับเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ภายในเดือน พ.ค.67</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p>ปัจจัยภายใน เลื่อนการประชุมคณะทำงานแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของ ทอท. และทำให้การดำเนินการที่วางแผนไว้ล่าช้าตามไปด้วย</p> <p>ปัจจัยภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - กพท.ได้ดำเนินการส่งข้อมูลสถิติเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. (Summary of Runway Safety Occurrence) ให้ ทอท. เมื่อวันที่ 18 ก.ค.66 แต่ข้อมูลไม่สมบูรณ์เพียงพอที่จะนำมาจัดทำ Runway Safety Programme ของ ทอท.ได้เบ็ดเสร็จ นอกจากนี้ กพท.ยังไม่ได้จัดทำ Runway Safety Programme ของชาติออกมา ซึ่งอาจเกิดความไม่สอดคล้องกับแผนของ ทอท.ภายหลังได้ - หน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียของท่าอากาศยานไม่สามารถดำเนินการจัดทำ checklist ได้ตามกรอบระยะเวลา จึงทำให้ท่าอากาศยานไม่สามารถรวบรวมและนำข้อมูลมาจัดทำ Aerodrome Runway Safety Programme ได้ <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ฝมป.ได้นำสถิติการเกิดเหตุการณ์ความปลอดภัยที่ ทอท.ได้บันทึกไว้ มาพิจารณาร่วมกับสถิติที่ได้จากรัฐ เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำ Runway Safety Programme 2. ฝมป.จัดสัมมนาเพื่อรวบรวมข้อคิดเห็นและจัดทำ Safety Checklist ในระดับองค์กร เพื่อนำมาจัดทำ AOT Runway Safety Programme เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือน ส.ค.66 เพื่อให้ท่าอากาศยานนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ของแต่ละท่าอากาศยานต่อไป

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>ปรับปรุงแก้ไข Runway Safety Programme และนำเสนอผลให้คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบิน ทอท. ทราบและพิจารณา</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> ทำอากาศยานของ ทอท. มี Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ทั้ง 6 ทำอากาศยาน ระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของรัฐในด้านสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (USOAP-CMA EI Score of Aerodrome) (ร้อยละ 75 ขึ้นไป) 	
<p>2. แผนเตรียมความพร้อมในการรองรับการ Surveillance จาก กพท.</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผมป.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> เพื่อรักษาสถานะการเป็นสนามบินที่ได้รับการรับรองจากรัฐ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องตลอดอายุของใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อให้ทำอากาศยานทั้ง 6 แห่งมีแผนการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวในเชิงป้องกันและแก้ไข รวมถึงบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบและบำรุงรักษาสนามบินได้รับการอบรมตามที่ ทอท. กำหนด เพื่อให้ระดับ USOAP-CMA EI Score ด้าน Aerodromes เพิ่มขึ้น <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมในภาพรวมที่ ผมป. ดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัย (2566-2570)</p> <ol style="list-style-type: none"> ประชุมเตรียมความพร้อมและติดตามการดำเนินการเพื่อรองรับการ Re-Certification (เฉพาะปี 66) ประชุมเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการ Surveillance จาก กพท. ของทำอากาศยาน ทอท. ประชุมหารือเกี่ยวกับประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย (Safety Issues) กับหน่วยงานภายนอก สัมมนาด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบิน ร่วมกับหน่วยงานภายในและ 	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 85</u></p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> กิจกรรมในภาพรวมที่ ผมป. ดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัย (2566-2570) <ol style="list-style-type: none"> ผมป. ได้มีการจัดประชุมคณะทำงานเตรียมความพร้อมและติดตามการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจสอบ USOAP-CMA จาก ICAO ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อเตรียมความพร้อมเพื่อการรองรับการ Surveillance จาก กพท. ของทำอากาศยานไปเรียบร้อยแล้ว 4 ครั้ง ระหว่างเดือน พ.ค. - ก.ย.66 ผมป. ได้จัดประชุมหารือประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย Safety Issue กับหน่วยงานภายนอกในเรื่อง Operation Hour ในวันที่ 4 ก.ค.66 ผมป. มีการจัดสัมมนาด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบินร่วมกับหน่วยงานภายในและภายนอก เรื่อง แนวทางการดำเนินการด้านความปลอดภัยบนทางวิ่งและความปลอดภัยในการก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ระหว่างวันที่ 23 - 25 ส.ค.66 ผมป. ดำเนินการตรวจสอบภายในตามแผนการดำเนินงาน ผมป. ของ ทสภ. ทชม. ทชร. ทหญ. และ ทตม. และ ทภก. ครบทุกทำอากาศยานเรียบร้อยแล้ว ผมป. จัดฝึกอบรมตามแผนโครงการจัดฝึกอบรมหลักสูตรมาตรฐานด้านความปลอดภัยประจำปีงบประมาณ 2566 จำนวน 10 หลักสูตร แผนย่อยที่ 1 เรื่องการแก้ไขปัญหามาตรฐานการดำเนินงานฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยาน

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>ภายนอก ทอท.</p> <p>5. การตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบิน</p> <p>6. ร่วมรับการตรวจติดตาม (Surveillance) ด้านมาตรฐานความปลอดภัยของ กพท.</p> <p>7. ร่วมจัดฝึกอบรมกับ ฝพบ.หลักสูตรด้านความปลอดภัยการปฏิบัติการท่าอากาศยาน (กำหนดให้มี E-learning กรณีมีกลุ่มเป้าหมายที่ต้องเข้าอบรมจำนวนมาก) โดยทำงานร่วมกับคณะทำงานพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานท่าอากาศยาน</p> <p>แผนย่อยที่ 1 การแก้ไขปัญหาการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง (2566)</p> <p>1. ท่าอากาศยานจัดทำแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง</p> <p>2. ท่าอากาศยานจัดให้สายการบินมีแผนเคลื่อนย้ายส่งให้สนามบิน</p> <p>3. ท่าอากาศยานจัดทำ MOA กับผู้ให้บริการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง</p> <p>แผนย่อยที่ 2 การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้พื้นที่เคลื่อนไหวกาศยาน (2566-2569)</p> <p>1. แต่งตั้งคณะทำงานศึกษา Feasibility ในการจัดทำระบบบำรุงรักษาเชิงป้องกัน</p> <p>2. ศึกษา (Feasibility) การจัดทำระบบเพื่อบำรุงรักษาเชิงป้องกัน เพื่อกำหนดเป็นระบบ Preventive Maintenance ของ ทอท. (เม.ย.66-ก.ย.66)</p> <p>3. สบวท.และ สนกต.ร่วมหาและจัดฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสนามบิน</p> <p>4. สัมมนาเพื่อบูรณาการความรู้ด้านการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยานให้ปลอดภัย</p> <p>5. คณะทำงานจัดทำร่างระเบียบการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการสนามบิน ทบทวนคู่มือมาตรฐานการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อนำแนวทางจากการสัมมนาเป็นรายละเอียดในเนื้อหาให้ทำฯ นำไปปฏิบัติระหว่างรอแผน PM จากคณะทำงาน Feasibility</p> <p>6. ฝมป.ตรวจสอบภายในท่าอากาศยาน ในเรื่องการปฏิบัติตามคู่มือมาตรฐานว่าด้วยการ</p>	<p>ขัดข้อง (2566) มีความคืบหน้าดังนี้</p> <p>2.1 ท่าอากาศยานจัดทำแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง โดยท่าอากาศยานจัดส่งแผนฯ ให้ กพท.เพื่อทราบและเป็นหลักฐานในการทำงานกับสายการบิน (ผ่าน ฝมป.) เรียบร้อยแล้ว และได้ดำเนินการจัดฝึกอบรม/ฝึกซ้อมร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียเรียบร้อยแล้ว โดยมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยาน ทสภ., ทดม., ทภก., ทชม., ทหญ., และ ทชร. ระหว่างวันที่ 23 มิ.ย. - 8 ก.ย.66</p> <p>2.2 ท่าอากาศยานจัดส่งแผนการเคลื่อนย้ายฯ ให้สายการบินเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการให้สายการบินจัดส่งแผนการเคลื่อนย้ายฯ รวมถึงอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายส่งให้ท่าอากาศยานรวบรวม</p> <p>2.3 ท่าอากาศยานจัดทำ MOA กับผู้ให้บริการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง โดย ฝมก.จัดทำร่างฯ นำส่งให้กับ กพท.เพื่อพิจารณา เมื่อวันที่ 2 พ.ค.66 พร้อมจัดส่งร่างฯ ให้กับท่าอากาศยานเพื่อแจกจ่ายให้กับหน่วยงานเกี่ยวข้องรับทราบและพิจารณา ปัจจุบัน กพท. มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาร่างข้อตกลงกลับมา ทอท.เมื่อวันที่ 21 ส.ค.66 มีใจความระบุว่า กพท.ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาร่างข้อตกลงความร่วมมือการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องฯ สนามบินและสายการบินหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานจะต้องตกลงร่วมกันให้สอดคล้องกับแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง โดยเนื้อหาต้องไม่ขัดแย้งกับระเบียบการการบินพลเรือนด้วย ตามหนังสือที่ กพท.09/6328 ลง 22 ส.ค.66 (ฝมป.ที่ 1762/66)</p> <p>3. แผนย่อยที่ 2 เรื่อง การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้พื้นที่เคลื่อนไหวกาศยาน</p> <p>ได้จัดตั้งคณะทำงานศึกษาและกำหนดแนวทางในการดำเนินการระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันพื้นที่เคลื่อนไหว ทอท. เพื่อศึกษาการจัดทำระบบ และได้มีการจัดสัมมนาเพื่อบูรณาการความรู้ด้านการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยานให้ปลอดภัยไปแล้วเมื่อวันที่ 24 - 25 ก.ค.66</p> <p>ทั้งนี้ จากการสัมมนาที่ผ่านมาคณะทำงานฯ มีความเห็นว่าตามผลการสัมมนาที่ได้จัดตามแผนปฏิบัติการยังไม่สามารถนำมาปรับปรุงเนื้อหาของคู่มือมาตรฐานการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวได้ เนื่องจากยังไม่สามารถระบุได้ถึง root cause และแนวทางในการแก้ไขได้อย่างชัดเจน ประกอบกับตามระเบียบ ทอท.ว่าด้วย การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว พ.ศ.2562 ข้อ 5 กำหนดให้มีการปรับคู่มือฯ ทุก 5 ปี โดยคณะทำงานฯ ได้มีการนำคู่มือมาตรฐานฯ มาอภิปรายในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการด้วย</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>บำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกของ ทอท.</p> <p>7. ฝมป.สรุปผลการดำเนินการและเสนอแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาต่อคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบิน ทอท.ทราบ</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>1. ผู้มีส่วนได้เสียแต่ละท่าอากาศยานลงนามใน MOU/MOA กับสายการบินและแหล่งสนับสนุนทรัพยากรได้ภายในเดือน ก.ค.66</p> <p>2. ระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของรัฐในด้านสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (USOAP-CMA EI Score of Aerodrome) (ร้อยละ 75 ขึ้นไป)</p>	<p>แต่ยังไม่มีประเด็นที่มีนัยสำคัญที่ต้องปรับปรุงเพิ่มเติม</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p>ปัจจัยภายนอก</p> <p>แผนย่อยที่ 1 การแก้ไขปัญหาการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง (2566) อยู่ระหว่างรอสายการบินดำเนินการจัดทำแผนเคลื่อนย้ายอากาศยานให้สอดคล้องกับ ทอท. รวมถึงพิจารณาร่าง บันทึกข้อตกลง (Memorandum of Agreement : MOA) ก่อนลงนามร่วมกัน โดยบางสายการบินจำเป็นต้องส่งสำนักงานใหญ่เพื่อพิจารณา รวมถึงบางสายการบินได้ร้องขอให้ ทอท. จัดทำร่าง MOA ฉบับภาษาอังกฤษเพื่อส่งไปสำนักงานที่อยู่ต่างประเทศ</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>1. ฝมก.ร่วมกับ ฝปช.ทสภ. ทารือร่วมกับ บกท.เกี่ยวกับการจัดให้มีอุปกรณ์การเคลื่อนย้ายอากาศยาน เมื่อวันที่ 16 ส.ค.66</p> <p>2. ฝมก.ได้จัดประชุมเพื่อหาแนวทางในการจัดทำ MOA กับสายการบินถึงปัญหาข้อขัดข้องร่วมกับหน่วยงานภายใน ทอท.เมื่อวันที่ 17 ต.ค.66 โดยเบื้องต้น ฝมก.จะนำร่าง MOA ให้ ฝปต.ดำเนินการจัดทำเป็นภาษาอังกฤษ และจะมีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมดำเนินการในการจัดทำ MOA ต่อไป</p>
ยุทธศาสตร์ 2 : Airport Service Capacity (จำนวน 4 แผน) ล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 4 แผน	
กลยุทธ์ที่ 2.2 : เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานจำนวน 4 แผน	
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 4 แผน	
<p>1. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2560)</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> สคกส.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u> เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <p>1. งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)</p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 99.69</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก (CC1/1)</p> <p>- ดำเนินงานแล้วเสร็จ 100%</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>2. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)</p> <p>3. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) (CC5)</p> <p>4. งานจ้างก่อสร้างงานที่มีความจำเป็นเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อการใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (CC7)</p> <p>5. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 -2560</p> <p>6. งานจ้างที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ร้อยละ 100 ของผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน</p>	<p>2. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย)(CC1/2)</p> <p>- ดำเนินการแล้วเสร็จ 100%</p> <p>3. งานจ้างก่อสร้างอาคาร สนง.สายการบิน และอาคารจอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)</p> <p>- ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 85.05</p> <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานตามมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ครั้งที่ 16/2566 เมื่อวันที่ 22 ส.ค.66 โดยให้นำเสนอผู้มีอำนาจเพื่อพิจารณาการผ่อนปรนการบอกเลิกสัญญา CC2/1 ให้ต่อไปเมื่อผู้มีอำนาจพิจารณากรณีบอกเลิกสัญญาแล้ว ให้ สคคส. เร่งดำเนินการตั้งคณะทำงานจัดทำ TOR เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างในการทำงานส่วนที่เหลือ และให้จัดเตรียมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อเข้าครอบครองพื้นที่หลังการบอกเลิกสัญญาและให้พิจารณาเร่งรัดงานก่อสร้างที่จอดรถเพื่อใช้งานก่อน โดยระบุไว้ใน TOR ให้ชัดเจนด้วย</p> <p>4. งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารทิศตะวันออก (CC2/2) อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติที่ประชุมดังต่อไปนี้</p> <p>- ตามมติคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสาร ทสก. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 17 ม.ค.65 โดยมี นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานที่ประชุม ได้มีมติเห็นชอบให้ ทอท.ดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก และ ครม. อนุมัติโครงการฯ ไว้แล้ว ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด</p> <p>- มติคณะกรรมการ ทอท.ครั้งที่ 6/65 เมื่อวันที่ 25 พ.ค.65 มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับแบบอาคารผู้โดยสารส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก ทสก.เพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางการบินในปัจจุบัน ตามที่ผ่านบริหารเสนอ และเมื่อดำเนินการเสร็จให้เสนอรายละเอียดการดำเนินงานส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก ทสก.ให้คณะกรรมการ ทอท.พิจารณาต่อไป</p> <p>ปัจจุบัน ผู้ให้บริการอยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา โดยมีกำหนดการปรับแบบงานส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกแล้วเสร็จภายในวันที่ 16 มี.ค.67</p> <p>5. งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC3)</p> <p>- ดำเนินการแล้วเสร็จ 100%</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>6. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4) - ดำเนินการแล้วเสร็จ 100%</p> <p>7. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาออก) (CC5) - ดำเนินการแล้วเสร็จ 100%</p> <p>8. งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบ BHS & EDS (ขาเข้าและเปลี่ยนเที่ยวบิน) (CC6) - อยู่ระหว่างผู้ของบประมาณจัดทำโครงการ (สคกส.) พิจารณาตรวจสอบและแก้ไขรายละเอียดโครงการและกรอบวงเงินดำเนินการ ให้สอดคล้องกับขอบเขตและข้อกำหนด (TOR) งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) (ขาเข้าและเปลี่ยนเที่ยวบิน) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560)</p> <p>9. งานจ้างก่อสร้างงานที่มีความจำเป็นเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อการใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (CC7) - อยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้าง โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ 26 มิ.ย.67</p> <p>10. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) - ทอท. ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา SCS Consortium เป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีมูลค่าสัญญา 879,989,400.- บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยเริ่มดำเนินการควบคุมงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย.59 ปัจจุบันได้ขยายกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นวันที่ 7 ส.ค.65</p> <p>11. งานจ้างที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) - ทอท.ว่าจ้างบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นที่ปรึกษางานติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โดยมีมูลค่าสัญญา 7,740,000.- บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 15 ส.ค.59</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u> ปัจจัยภายนอก ผู้รับจ้างงาน (CC2/1) ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ไม่สามารถส่งซื้อวัสดุเข้ามาติดตั้ง</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>ได้ ทำให้ไม่สามารถติดตั้งและทดสอบระบบได้ตามแผน</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ปัจจุบัน สคกส. อยู่ระหว่างการพิจารณาผ่อนปรนการบอกเลิกสัญญาของบริษัท พระราม 2 การโยธาจำกัด ผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)</p>
<p>2. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสภ.</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> สคกส.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>เพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระหว่างที่ต้องดำเนินการปิดซ่อมทางวิ่งของ ทสภ.</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. งานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension Perimeter Taxiway และสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ทสภ. 2. งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 3. งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง 4. งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม 5. การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ร้อยละการดำเนินงานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงานจ้างก่อสร้าง Perimeter Taxiway ทสภ. 2. ร้อยละการดำเนินงานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร SAT-2 3. ร้อยละการดำเนินงานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง 4. ร้อยละงานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม 5. ร้อยละการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 67.47</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงาน Perimeter Taxiway มีการปรับแผนการทำงานเป็นไปตามหนังสือคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง ที่ กค.(กวจ.) 0405.2/ว.1459 ลงวันที่ 24 พ.ย.65 เพื่อป้องกันความเสียหายแก่หน่วยงานของรัฐอันเกิดจากการไม่สามารถใช้พัสดุได้ตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของการจัดซื้อจัดจ้างและเร่งรัดการดำเนินงานตามสัญญาโดยผลการดำเนินงานในแต่ละสัญญาว่าจ้างมีรายละเอียดดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงาน Perimeter Taxiway ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผลการดำเนินงานร้อยละ 77.91 <ol style="list-style-type: none"> 1.1 การดำเนินงานตามขอบเขตการดำเนินงาน NTP 1 (งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3) มีกำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ 31 พ.ค.67 โดยสามารถเปิดให้บริการทางวิ่งได้ในเดือน ก.ค.67 1.2 การดำเนินงานตามขอบเขตการดำเนินงาน NTP 2 (Perimeter Taxiway) มีกำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ 30 เม.ย.68 2. งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร (GI SAT-2) อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดิน มีผลการดำเนินงานร้อยละ 34.54 มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2568 3. งานจ้างควบคุมงานก่อสร้างโครงการทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างงานควบคุมงานก่อสร้าง <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p>งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension และงาน Perimeter Taxiway ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	<p>ปัจจัยภายนอก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบไฟสถานะทางวิ่ง (RWSL) ผู้รับจ้างยังไม่สามารถขออนุมัติวัสดุได้ตามแผนงานเนื่องจากต้องรอการออกแบบระบบ ซึ่งอยู่ระหว่างการสนับสนุนข้อมูลจาก บวท. 2. ระบบ ALCMS ต้องได้รับการสนับสนุนข้อมูลจาก บวท. เพื่อนำข้อมูลมาออกแบบระบบ 3.. เครื่องช่วยเดินอากาศ (DVOR) กีดขวางงาน Perimeter Taxiway โดยการรื้อย้ายและก่อสร้างสถานี DVOR ใหม่ บวท. ต้องขออนุญาตจาก กพท. <p><u>แนวทางแก้ไข</u></p> <p>ประสานงานเพื่อขอรับข้อมูลจาก บวท. เพื่อขอรับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้ผลิตระบบ ALCMS และ RWSL ที่ บวท. ใช้งานอยู่</p>
<p>3. โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3 หน่วยงานรับผิดชอบหลัก ฝผพ. วัตถุประสงค์หลัก เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง และพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ๆ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 40 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการรื้ออาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม และขยายอาคารเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 18 ล้านคนต่อปี ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งนี้การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เป็นการปรับปรุงเพื่อฟื้นฟูสภาพอาคารให้อยู่ในสภาพใหม่ และยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร โดยเมื่อแล้วเสร็จอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 จะรองรับผู้โดยสารภายในประเทศรวม 22 ล้านคนต่อปี</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ดำเนินการจัดหาผู้ออกแบบ 2. ผู้ออกแบบดำเนินการออกแบบ <ol style="list-style-type: none"> 2.1 จัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบ 2.2 ดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือก 	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 50</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เมื่อวันที่ 29 พ.ย.65 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการพัฒนา ทดม.ระยะที่ 3 วงเงินลงทุน 36,829.499 ล้านบาท เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร พัฒนาคุณภาพการให้บริการ ทั้งระบบขนถ่ายผู้โดยสารทางอากาศและทางภาคพื้น ลดการแออัดระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน รองรับปริมาณจราจรทางอากาศและผู้โดยสาร รวมทั้งกิจกรรมทางด้านการบิน รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 2. คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ได้มีการประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธ.ค.64 โดยมีมติเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ โดยให้ ทอท. เพิ่มเติมปรับปรุงข้อมูลตามแนวทางรายละเอียด ประเด็นที่ คชก. กำหนด ปัจจุบันโครงการพัฒนา ทดม.ระยะที่ 3 ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เมื่อวันที่ 28 ต.ค.65 เรียบร้อยแล้ว และได้รับอนุมัติจาก ครม.เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 29 พ.ย.65 3. ปัจจุบันงานจ้างสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนา ทดม.ระยะที่ 3 ได้เซ็นสัญญาจ้างออกแบบแล้ว เมื่อวันที่ 26 ก.ค.66 โดย ทอท. ได้ลงนามงานจ้างสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3 กับกลุ่ม บริษัท ที่ปรึกษา เออีซี แอนด์ พาร์ทเนอร์ โดยเริ่มงานเมื่อวันที่ 10 ส.ค.66 ปัจจุบันผู้ออกแบบ

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>2.3 ดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้น</p> <p>2.4 ดำเนินการจัดทำแบบขั้นพัฒนาแบบ</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ผู้ออกแบบดำเนินการจัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบเสนอ ทอท. ให้ความเห็นชอบแล้วเสร็จภายในเดือน เม.ย.66</p>	<p>ได้ดำเนินการจัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบเสนอ ทอท. และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุของ ทอท. ได้ดำเนินการตรวจรับงานงวดที่ 1 แล้วเมื่อวันที่ 11 ก.ย.66</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p>ปัจจัยภายใน เนื่องจากการจัดทำผู้รับจ้างออกแบบ ทดม.มีรายละเอียดคุณสมบัติที่ต้องตรวจสอบข้อมูล เพื่อประกอบการพิจารณาจึงทำให้ขั้นตอนการจัดทำไม่เป็นไปตามแผน และได้ผู้รับจ้างออกแบบล่าช้ากว่าแผน</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>เร่งรัดให้ผู้รับจ้างออกแบบเริ่มงานออกแบบโดยเร็ว</p>
<p>4. โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1</p> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผฝพ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ทชม. โดยการพัฒนาขยายขีดความสามารถ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น</p> <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <p>ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. ขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ</p> <p>1.1 ทอท. จัดทำรายละเอียดโครงการ (ฉบับทบทวน)</p> <p>1.2 คณะกรรมการต่างๆภายใน ทอท. พิจารณา</p> <p>1.3 คค. สศช. พิจารณา เสนอ ครม. พิจารณา</p> <p>2. ขั้นตอนการออกแบบ</p> <p>2.1 ของบประมาณ และจัดทำ TOR จ้างออกแบบ</p> <p>2.2 จัดหาผู้รับจ้างออกแบบ</p> <p>2.3 ดำเนินการออกแบบ</p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 70</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>1. ปัจจุบันได้เสนอโครงการต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) และ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติงบประมาณ และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)</p> <p>2. เมื่อวันที่ 20 ก.ค.66 ทอท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัท ที.ซี.เอ็ม.เอ ดำเนินงานจ้างสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจรับพัสดุงานจ้างสำรวจและออกแบบฯ ได้ตรวจรับงวดที่ 1 รายงานแนวคิดในการออกแบบ (Inception Report) เมื่อวันที่ 27 ก.ย. 66 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว</p> <p>ปัจจัยภายนอก อยู่ระหว่างการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>1. ทอท. ประสานงานกับ คค. และ สผ. อย่างใกล้ชิด เพื่อตอบข้อซักถามและแก้ไขรายงานตามความเห็น คค. และ สผ. เพื่อเร่งการพิจารณาผล</p> <p>2. กำกับดูแลการดำเนินงานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัด อย่างใกล้ชิด</p> <p>3. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งกระบวนการจัดทำที่ปรึกษา</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>การจัดหาผู้รับจ้างออกแบบได้ตามระยะเวลาที่กำหนด และได้ผู้รับจ้างออกแบบที่เป็นไปตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ ภายในเดือน มี.ค.66</p>	
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub (จำนวน 1 แผน) ดำเนินการตามแผน จำนวน 1 แผน</p>	
<p>กลยุทธ์ที่ 3.2 : มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ทสภ. จำนวน 1 แผน</p>	
<p>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 1 แผน</p>	
<p>1. แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝพช.</p> <p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบภายใน Freezone 2. นำเทคโนโลยีมาช่วยลดกระบวนการและลดระยะเวลาในการดำเนินการ <p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>Phase 2: โครงการ Smart Cargo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาระบบ (12 เดือน) 2. เปิดใช้งานระบบ <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo (ระดับ 5 ทอท.มีข้อมูล Process Time ในพื้นที่ Curb ในเพื่อนำมาใช้ต่อยอดในการวิเคราะห์เพื่อระบุถึงเกณฑ์ในการกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเข้ารับ/ส่งสินค้าโดย logistic/Shipment)</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาระบบ FDMS (Development) และทำการทดสอบ (Functional test) แล้วเสร็จ ครบทั้ง 5 Modules เมื่อวันที่ 9 มี.ค.66 2. ผู้รับจ้างได้นำส่งแผนการทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูล (System Interface/Integration Test : SIT) ระบบ FDMS และ FEMS กับระบบของหน่วยงานภายนอกและหน่วยงานภายในของ ทอท. และดำเนินการทดสอบ System Integration Test (SIT) โดยทดสอบความสามารถร่วมกันกับระบบต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอก ทอท. ได้อย่างถูกต้อง โดยระบบ FEMS ได้มีการทดสอบระหว่างวันที่ 11 - 21 เม.ย.66 และสำหรับระบบ FDMS ได้มีการทดสอบระหว่างวันที่ 7 - 27 เม.ย.66 ทั้งนี้ได้มีการนำระบบ FDMS และ FEMS ขึ้นใช้จริง (Go-live) เสร็จสมบูรณ์แล้วตามแผนที่กำหนดเมื่อวันที่ 1 ส.ค.66 <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</p> <p>ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo (ระดับ 5 ดีเลิศ ทอท.มีข้อมูล Process Time ในพื้นที่ Curb เพื่อนำมาใช้ต่อยอดในการวิเคราะห์เพื่อระบุถึงเกณฑ์ในการกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเข้ารับ/ส่งสินค้าโดย logistic/Shipment) โดยได้มีการนำระบบ FDMS และ FEMS ขึ้นใช้จริง (Go-live) เสร็จสมบูรณ์แล้วตามแผนที่กำหนดเมื่อวันที่ 1 ส.ค.66</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service (จำนวน 2 แผน) ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน	
กลยุทธ์ที่ 4.1 : พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน จำนวน 2 แผน	
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน	
<p>1. DMK, Pax Experience Zone <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> สคบ.ทตม. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อให้คะแนนในหัวข้อ Comfort of waiting at gate areas เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อคะแนนความพึงพอใจโดยรวม (Overall Satisfaction) ของท่าอากาศยาน 2. ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบาย ผ่อนคลาย เพลิดเพลินกับสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ท่าอากาศยานจัดไว้ให้ (Comfortable Experience) ระหว่างพักรอขึ้นเครื่อง 3. เพื่อสร้างความประทับใจและประสบการณ์การเดินทางที่ดีของผู้โดยสาร (Passenger Experience) เป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของ ทตม. <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวนข้อกำหนดและราคากลาง <ol style="list-style-type: none"> 1.1 ทบทวนข้อกำหนดและราคากลาง (งานสถาปัตยกรรมและโครงสร้าง, สุขาภิบาล) 1.2 ทบทวนข้อกำหนดและราคากลาง (งานไฟฟ้า งานระบบปรับอากาศ, งานระบบสื่อสาร) 1.3 รวบรวมข้อกำหนดและราคากลาง 2. ตรวจสอบเอกสารและดำเนินการจัดหาทางพัสดุ <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> เริ่มกระบวนการทางด้านพัสดุภายในเดือน ก.ค.66</p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 50 <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ทตม.ได้ประกาศประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bidding) ครั้งที่ 4 กำหนดวันยื่นเสนอราคาเมื่อวันที่ 24 ส.ค.66 ปรากฏว่าไม่มีผู้ยื่นเสนอราคา จึงประกาศยกเลิก e-Bidding ครั้งที่ 4 ซึ่งต่อมาส่วนงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สคบ.ทตม., ฝสอ.ทตม., ฝพค.ทตม., ฝผน.ทตม. และ ฝพช. ได้ประชุมหารือแนวทางการดำเนินการเมื่อวันที่ 4 ก.ย.66 มีมติที่ประชุมเห็นควรให้เปลี่ยนวิธีการจัดซื้อจัดจ้างมาเป็นวิธีการคัดเลือกต่อไปตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 เมื่อใช้วิธีประกวดเชิญชวนทั่วไปแล้วแต่ไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอ หรือข้อเสนออื่นไม่ได้รับการคัดเลือก ให้หน่วยงานรัฐสามารถใช้วิธีคัดเลือกได้ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกตามขั้นตอนทางพัสดุ <u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u> ปัจจัยภายนอก ไม่มีผู้ยื่นเสนอราคา <u>แนวทางการแก้ไข</u> เปลี่ยนวิธีการจัดซื้อจัดจ้างมาเป็นวิธีการคัดเลือก</p>
<p>2. แผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ททก. <u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> : ฝทอ.ททก. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u> เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถสาธารณะ ณ ททก. และสนับสนุนการเชื่อมต่อของระบบขนส่ง</p>	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 60 <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ฝบร.ททก. ดำเนินการออกแบบ หาราคากลางงานก่อสร้างและออกข้อกำหนดรายละเอียด <u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุมส่วนงาน ทกก. 2. กำหนดพื้นที่ที่ต้องการและนำเข้าคณะพิจารณารายได้เพื่อขอใช้พื้นที่ ชั้น 1 ทิศเหนือ อาคารภายในประเทศ 3. ดำเนินการการออกแบบ และออกข้อกำหนดรายละเอียด 4. กระบวนการจัดหาทางพัสดุ <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>เริ่มกระบวนการจัดหาทางพัสดุ (ส.ค.66)</p>	<p>ปัจจัยภายนอก ราคากลางงานก่อสร้างบางรายการ ไม่มีราคากลางของ สพฐ. อ้างอิง ต้องรอรราคาจากผู้เสนอราคาเปรียบเทียบ 3 ราย</p> <p>ปัจจัยภายใน ภาระงานของผู้รับผิดชอบที่ต้องรับงานแทรกเร่งด่วน เช่น ขยายพื้นที่ X-ray ชั้น 4, Gate 4 – 9 อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เป็นต้น ทำให้ออกแบบงานพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกก. ไม่แล้วเสร็จ</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>จัดประชุมเร่งรัดติดตามผ่านคณะเร่งรัดงบประมาณของ ทกก.</p>
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business (จำนวน 4 แผน) ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 3 แผน ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</p>	
<p>กลยุทธ์ที่ 5.2 : พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก จำนวน 4 แผน</p>	
<p>ดำเนินการแล้วเสร็จ บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน จำนวน 3 แผน</p>	
<p>1. การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การเป็นเจ้าของงาน RAS2023 ณ จังหวัดเชียงใหม่) หน่วยงานรับผิดชอบหลัก ฝพธ.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าสายการบินปัจจุบัน 2. เพื่อเน้นย้ำความเป็นองค์กรบริหารท่าอากาศยานระดับโลก 3. เสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน 4. เพื่อแสดงถึงศักยภาพให้ทัดเทียมหรือเหนือกว่าท่าอากาศยานคู่แข่ง 5. เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พิจารณาทบทวนในหนังสือข้อตกลงในการร่วมกันจัดงานฯ (เพิ่มเติม) และประชุมติดตามความคืบหน้าสถานการณ์ COVID-19 และทบทวนวันจัดงาน ครั้งที่ 1 2. ประชุมร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้การสนับสนุนการจัดงานฯ คณะกรรมการดำเนินการจัดงานฯ และคณะกรรมการดำเนินงานจัดงานฯ (Final Brief) 3. จัดงานฯ 	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือน ก.พ.66 โดย ฝพธ.ดำเนินการจัดงาน RAS2023 ณ จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 14-16 ก.พ.66 ซึ่งมีผู้เข้าร่วมงานประมาณ 967 คน โดยจำแนกประเภทผู้เข้าร่วมงานเป็นดังนี้ สายการบิน จำนวน 192 ราย, ท่าอากาศยาน จำนวน 295 ราย, คณะเจ้าภาพการจัดงาน จำนวน 275 คน, ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมด้านการบิน จำนวน 87 ราย, ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว จำนวน 60 ราย, สื่อมวลชน จำนวน 13 ราย และอื่นๆ จำนวน 45 ราย</p> <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>ตัวชี้วัดที่ 1. มีผู้ที่ให้ความสนใจเข้าร่วมงานจากสายการบิน ท่าอากาศยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จำนวน 967 คน โดยมากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้จำนวน 167 คน</p> <p>ตัวชี้วัดที่ 2. มีสายการบินที่ให้ความสนใจเปิดเส้นทางการบินใหม่ หรือเพิ่มเส้นทางการบินมายังท่าอากาศยานของ ทอท. จำนวน 8 สายการบิน ประกอบด้วย Bangkok Airways (PG), Thai Viet Jet (VZ), Viet Jet Air (VJ), Jet Star (JQ), Norse Atlantic Airways (NO), Thai Air Asia (FD), Indigo (6E) และ Air Inda Express(IX) จำนวน 14 เส้นทาง โดยแบ่งออกเป็น ระดับกลาง จำนวน</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จำนวนผู้ที่ให้ความสนใจเข้าร่วมงานจากสายการบิน ท่าอากาศยานและหน่วยงานไม่น้อยกว่า 800 คน 2. จำนวนสายการบินที่ให้ความสนใจเปิดเส้นทางการบินใหม่ หรือเพิ่มเส้นทางการบินมายังท่าอากาศยานของ ทอท. อย่างน้อย 1 เส้นทาง 	<p>11 เส้นทาง ใช้ระยะเวลาดำเนินการ 3 – 5 ปี และระดับต่ำ จำนวน 3 เส้นทาง ใช้ระยะเวลาดำเนินการมากกว่า 5 ปี</p>
<p>2. โครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1 <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ฝพธ. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์อาคาร SAT-1 2. เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน 3. เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต <p><u>แนวทางการดำเนินการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทหารเรือ/แนวทาง หลักเกณฑ์ รายละเอียดโครงการกับ ฝรส., ฝงป., ฝงจ., ฝบช. และ ทสภ. 2. ร่าง /ทบทวน หลักเกณฑ์และข้อกำหนด/ประกาศโครงการ 3. เสนอขออนุมัติโครงการฯ คณก.พิจารณารายได้ ทอท./คณก.ทอท. 4. เสนออนุมัติหลักเกณฑ์และข้อกำหนดประกาศโครงการฯ 5. แจ้งผลการอนุมัติโครงการฯ แก่สายการบิน/สายการบินตอบกลับ ทอท. 6. สายการบินเตรียมความพร้อมเข้าปรับปรุงพื้นที่/ดำเนินการด้านปฏิบัติการ (9 เดือน) 7. อาคาร SAT-1 เปิดให้บริการ ก.ย.66 <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ขออนุมัติโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1 กับ คณก.พิจารณารายได้ ทอท./คณก ทอท. ภายในเดือน ม.ค.66 2. สายการบินเริ่มเข้ามาปรับปรุงพื้นที่/ดำเนินการด้านปฏิบัติการภายในเวลาที่กำหนด ภายในเดือน ก.ย.66 	<p><u>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ</u> 100 <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ฝพธ.ได้มีหนังสือแจ้งโครงการสร้างแรงจูงใจและชดเชยให้สายการบินที่ย้ายการให้บริการไปยังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 6 ก.พ.66 ทั้งนี้ สายการบินเอมิเรตส์ (Emirates) และสายการบินกาตาร์ แอร์เวย์ (Qatar Airways) อยู่ระหว่างดำเนินการเข้าปรับปรุงพื้นที่สำหรับการทำห้องรับรอง และมีการเปิดให้สายการบินเข้าไปใช้บริการจริง จำนวน 3 สายการบิน คือ Thai AirAsia X, Thai Viet Jet และการบินไทยเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือน ก.ย.66 2. เปิด Soft Opening เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 28 ก.ย.66 <p><u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 1.</u> ขออนุมัติโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1 กับ คณก.พิจารณารายได้ ทอท./คณก ทอท. เมื่อเดือน ม.ค.66</p> <p><u>ตัวชี้วัดที่ 2.</u> สายการบิน เอมิเรตส์ (Emirates) และสายการบินกาตาร์ แอร์เวย์ (Qatar Airways) อยู่ระหว่างดำเนินการเข้าปรับปรุงพื้นที่สำหรับการทำห้องรับรอง และมีการเปิดให้สายการบินเข้าไปใช้บริการจริง จำนวน 3 สายการบิน คือ Thai AirAsia X, Thai Viet Jet และการบินไทยเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือน ก.ย.66</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>3. การศึกษาเพื่อทบทวนโครงสร้างต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร <u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> ผพธ. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u> 1. เพื่อให้ได้โครงสร้างต้นทุนที่เป็นไปตามกฎหมายและสะท้อนต้นทุนที่เป็นปัจจุบันของค่าบริการผู้โดยสารขาออกของ ทอท. 2. เพื่อให้ได้แนวทางการกำหนดค่าบริการผู้โดยสารแต่ละประเภท รวมถึงแนวทางการกำหนดค่าบริการผู้โดยสารในรูปแบบอื่น และสามารถปรับปรุงหรือเพิ่มประเภทค่าบริการผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มรายได้ในหมวดค่าบริการผู้โดยสารขาออก <u>แนวทางการดำเนินการ</u> จัดทำข้อกำหนดรายละเอียดงาน (TOR) และจัดจ้างที่ปรึกษา ตามขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างของ ผพด. (ต.ค.66 - มี.ค.67) <u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> 1. ดำเนินการร่างข้อกำหนดรายละเอียดงาน (TOR) โดยมีความก้าวหน้าไม่น้อยกว่า 60% ภายใน ก.ย.66 2. ท้าหรือกับหน่วยงานที่ทำธุรกิจที่ปรึกษาที่น่าเชื่อถือทั้งจากสถาบันการศึกษาและภาคเอกชน (อย่างน้อย 2 ราย) เพื่อให้ได้มุมมองที่หลากหลาย ครอบคลุม ชัดเจน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำ TOR และลดความเสี่ยงจากการไม่มีผู้รับจ้างเป็นที่ปรึกษา</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 100 <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ปัจจุบันแผนปฏิบัติการฯ ในส่วนของร่าง TOR ได้มีการจัดทำเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ผพธ.ได้มีการทำหนังสือเรียน ผอญ.ตามหนังสือ ผพธ.ที่ 1110/2566 เรื่อง ขอดำเนินการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาโครงการ “การศึกษาเพื่อทบทวนโครงสร้างต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร” และได้รับการอนุมัติเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำเอกสารนำส่ง ผพด. เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างของ ผพด.ต่อไป <u>ผลสรุปตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน บรรลุตามตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u> <u>ตัวชี้วัดที่ 1.</u> ดำเนินการร่างข้อกำหนดรายละเอียดงาน (TOR) แล้วเสร็จ ภายใน ก.ย.66 <u>ตัวชี้วัดที่ 2.</u> ท้าหรือกับหน่วยงานที่ทำธุรกิจที่ปรึกษาที่น่าเชื่อถือทั้งจากสถาบันการศึกษาและภาคเอกชน เพื่อให้ได้มุมมองที่หลากหลาย ครอบคลุม ชัดเจน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำ TOR และลดความเสี่ยงจากการไม่มีผู้รับจ้างเป็นที่ปรึกษา โดยมีการท้าหรือกับบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 2 ราย ประกอบด้วย 1) ผพธ.ท้าหรือร่วมกับ SMC (Sasin Management Consulting) เมื่อวันที่ 11 เม.ย.66 โดยหัวข้อการท้าหรือเกี่ยวกับขอบเขตการดำเนินงาน /บุคลากร/วัตถุประสงค์/ผลลัพธ์ที่ต้องการ 2) ผพธ.ท้าหรือร่วมกับ บ.ทรู เซเวนตี้ เอวิเอชั่น คอนซัลแทนส์ (ไทยแลนด์) จำกัด เมื่อวันที่ 12 ก.ย.66 โดยหัวข้อการท้าหรือเกี่ยวกับขอบเขตการดำเนินงาน /บุคลากร/วัตถุประสงค์/ผลลัพธ์ที่ต้องการ</p>
<p>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</p>	
<p>3. การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การวางแผนการตลาดร่วมกับ ททท.) <u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ผพธ. <u>วัตถุประสงค์หลัก</u> 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพตลาดด้านสายการบิน 2. เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน 3. เพื่อสร้างรายได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต <u>แนวทางการดำเนินการ</u></p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 70 <u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u> ทอท. ได้ร่วมกับสมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว (ATTA) เรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือน ก.ค.66 โดยได้รับความร่วมมือเพื่อกระจายแบบสอบถามไปยังผู้ประกอบการท่องเที่ยวต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อคัดสรรกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพ <u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u> ปัจจัยภายนอก เนื่องจากผู้ประกอบการท่องเที่ยวยังไม่ดำเนินการตอบข้อมูลแบบสอบถามออนไลน์ได้</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>1. ประชุมหารือร่วมกับ ททท. หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแผนการตลาดรวมถึง แลกเปลี่ยนข้อมูลกลุ่มลูกค้าและแนวโน้มการท่องเที่ยว</p> <p>2. หารือร่วมกับสมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว (ATTA) เพื่อขอความร่วมมือและกำหนด ทิศทางการทำการตลาดร่วมกัน</p> <p>2.1 เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการท่องเที่ยว</p> <p>2.2 นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>3. เข้าทำการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกร่วมกับผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย</p> <p>4. ออกแบบผลิตภัณฑ์ให้ตรงตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย</p> <p><u>ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการ</u></p> <p>อัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารระหว่างประเทศจากกลุ่มเป้าหมาย (ร้อยละ 80)</p>	<p>ตามจำนวนที่เหมาะสม เพื่อใช้สำหรับการวิเคราะห์กลุ่มตลาด</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ประสานงานกับสมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยวผู้กระจายแบบสอบถามออนไลน์ เพื่อกระตุ้นให้ช่วย</p> <p>ประสานงานผู้ประกอบการท่องเที่ยว ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามออนไลน์</p>
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business (จำนวน 2 แผน) ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 2 แผน</p>	
<p>กลยุทธ์ที่ 6.2 : พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า จำนวน 1 แผน</p>	
<p>ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน</p>	
<p>แผนดำเนินการเตรียมความพร้อมในการใช้ประโยชน์และการพัฒนาโครงการบนที่ดิน</p> <p>แปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่</p> <p><u>ส่วนงานรับผิดชอบหลัก</u> ผบส.</p> <p><u>วัตถุประสงค์หลัก</u></p> <p>1. เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ เป็นไปด้วยความถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร</p> <p>2. เพื่อให้ ทอท.สามารถพัฒนาโครงการบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ รองรับการสร้าง รายได้ให้ ทอท. ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ S 6 Non-Aeronautical Business กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า</p> <p>3. เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานตัวชี้วัดผู้บริหารระดับสูง</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 60</p> <p><u>ความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผน</u></p> <p>ปัจจุบัน ผบส. และ ผบธ.ได้ดำเนินการตามขั้นตอนการคัดเลือกผู้ประกอบการครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว แต่ผลการประมวลปรากฏว่าไม่มีผู้ประกอบการยื่นข้อเสนอการดำเนินงาน โครงการศูนย์จัดการ</p> <p>สินค้าเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ.บนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย โดย ผบธ.ดำเนินการเสนอ</p> <p>คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. ครั้งที่ 9/66 เมื่อวันที่ 11 ส.ค.66 วาระที่ 4.2.12 เรื่อง ผล</p> <p>การดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการโครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ.บน</p> <p>ที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย โดยคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.มีมติ ดังนี้</p> <p>1. ยกเลิกการดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการโครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบ</p> <p>วงจร ณ ทสภ.บนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย เนื่องจากไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอการดำเนินงานรายใดมายื่น</p> <p>ข้อเสนอเพื่อขอรับสิทธิในการประกอบกิจการ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p><u>แนวทางการดำเนินงาน</u></p> <p>1. <u>ระยะที่ 1</u> การพัฒนาโครงการศูนย์จัดการเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ. บนที่ดินแปลง วัดศรีวารีน้อย</p> <p>1.1 คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.อนุมัติหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการให้สิทธิประกอบกิจการ (TOR)</p> <p>1.2 นำเรื่องเสนอ กอญ. เพื่ออนุมัติหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกอบกิจการ (TOR)</p> <p>1.3 ประชาสัมพันธ์และจำหน่ายของ</p> <p>1.4 ผู้ประกอบการยื่นขอเอกสาร, นำเสนอข้อเสนอด้านเทคนิค, เปิดซองราคา และประกาศผลการยื่นขอเอกสาร</p> <p>1.5 คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.เห็นชอบผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ</p> <p>1.6 คณะกรรมการ ทอท.อนุมัติผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ</p> <p>2. <u>ระยะที่ 2</u> การพัฒนาโครงการ Airport Logistic Park ณ ทสภ. บนที่ดินแปลงวัดศรีวารีน้อย</p> <p>2.1 คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.อนุมัติหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการให้สิทธิประกอบกิจการ (TOR)</p> <p>2.2 นำเรื่องเสนอ กอญ. เพื่ออนุมัติหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกอบกิจการ (TOR)</p> <p>2.3 ประชาสัมพันธ์และจำหน่ายของ</p> <p>2.4 ผู้ประกอบการยื่นขอเอกสาร, นำเสนอข้อเสนอด้านเทคนิค, เปิดซองราคา และประกาศผลการยื่นขอเอกสาร</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>คณะกรรมการ ทอท.อนุมัติผลการให้สิทธิผู้ประกอบการโครงการศูนย์จัดการเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ. บนที่ดินแปลงวัดศรีวารีน้อย ภายในเดือน ก.ย.66</p>	<p>2. ให้ สงพธ.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อสังเกตของคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. ไปปรับแก้ไขให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในประเด็นดังต่อไปนี้</p> <p>2.1 เรื่องของข้อกำหนดความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนพื้นที่ในส่วนของอาคารคลังสินค้าบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยอันเนื่องมาจากกฎหมาย 3 วง</p> <p>2.2 เรื่องการก่อสร้างถนนเข้า – ออกโครงการ</p> <p>2.3 เรื่องขอบเขตและเงื่อนไขการประกอบกิจการให้เหมาะสมมากขึ้น</p> <p>3. ให้ทบทวนการจัดลำดับกิจกรรมบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย ที่จะดำเนินการคัดเลือกด้วยวิธีประมูลเสนอค่าตอบแทน โดยเปรียบเทียบความเหมาะสมระหว่างโครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ.กับโครงการ Airport Logistic Park</p> <p><u>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p><u>ปัจจัยภายนอก</u> เนื่องจาก ฝบส. และ ฝบธ.ได้ดำเนินการตามขั้นตอนการคัดเลือกผู้ประกอบการครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว แต่ผลการประมูลปรากฏว่าไม่มีผู้ประกอบการยื่นข้อเสนอการดำเนินงานโครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ.บนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย ดังนั้น ฝบธ.จึงเสนอคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.ครั้งที่ 9/66 ในวันที่ 11 ส.ค.66 เพื่อพิจารณาให้ยกเลิกการประมูลโครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบวงจร ณ ทสภ.บนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย</p> <p><u>แนวทางการแก้ไข</u></p> <p>ดำเนินการปรับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่ เป็นแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าของ ทอท. เนื่องจากปัจจุบัน ทอท.มีที่ดินที่มีศักยภาพและรอการพัฒนา รวมทั้ง 6 ท่าอากาศยาน จำนวนรวมประมาณ 2,598 ไร่ แบ่งเป็น ที่ราชพัสดุ 1,865 ไร่ (ภายในขอบเขตสนามบิน) และ ทรัพย์สินกรรมสิทธิ์ ทอท. 723 ไร่ (รับซื้อจากบ้านเส้นเสียงและอื่นๆ) โดยเริ่มต้นจากการกำหนดค่าเช่า กำหนดรูปแบบทางธุรกิจ เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุหรือที่ดินกรรมสิทธิ์ของ ทอท. ให้เป็นไปด้วยความถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับกระบวนการให้สิทธิประกอบกิจการเชิงพาณิชย์และขั้นตอนการขออนุมัติและ</p>

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
	อนุญาตที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ ทอท. และท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ได้มาซึ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน และการขนส่งทางอากาศ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชน สังคม และระบบเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน
กลยุทธ์ที่ 6.3 : พัฒนารูปแบบใหม่โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุน จำนวน 1 แผน	
ดำเนินการล่าช้ากว่ากำหนด จำนวน 1 แผน	
<p>โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ส่วนงานรับผิดชอบหลัก ฝพธ.</p> <p>วัตถุประสงค์หลัก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทำตลาดร่วมกับลูกค้าผู้ประกอบการ (B2B) หรือลูกค้าองค์กร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินมากยิ่งขึ้น 2. ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนอกจากจะใช้ในบทบาทการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้วยังนำมาใช้สนับสนุนการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินให้แก่องค์กรได้อีกด้วย 3. เพื่อสร้างและส่งมอบคุณค่าจากสินค้าหรือบริการที่หลากหลายของ ทอท. สู่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจอย่างต่อเนื่อง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับองค์กร <p>แนวทางการดำเนินการ ระยะเวลาโครงการ (ต.ค.65 - ก.ย.66) ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ได้รับสิทธิอนุญาตฯ จัดหาโปรแกรมขึ้นภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. เพื่อรองรับฟังก์ชันการสะสมแต้ม (Coin Collection) ของแอปฯ SAWASDEE by AOT 2. จัดตั้งคณะกรรมการกำกับสัญญาประกอบกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. และดำเนินการด้านสัญญาฯ 3. ประสานงานกับผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ในการออกแบบโปรแกรมขึ้นให้เหมาะสมกับการแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว (Index) ในลักษณะ Pop up Coupon หรือรูปแบบอื่นๆ ด้วยเทคโนโลยี AR เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแลกรับสิทธิประโยชน์ (Redemption) เช่น ส่วนลด หรือ ของแถม ฯลฯ ได้ทั้งที่ร้านค้าแนะนำ หรือบริการ 	<p>การดำเนินงานตามแผนจนถึงปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 85</p> <p>ทอท.เซ็นต์สัญญาประกอบกิจการฯ กับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบรองรับข้อมูลผู้ใช้งาน/ฟังก์ชัน Coin จาก Virtual Thailand by AOT และการคิดอัตราแลกเปลี่ยนมูลค่า Coin เป็น AOT Pass Point</p> <p>สาเหตุของความล่าช้า/ปัญหาอุปสรรค</p> <p>ปัจจัยภายนอก ทอท. เพิ่งได้ผู้ประกอบการ/ผู้ได้รับสิทธิประกอบกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ภายนอกท่าอากาศยาน เมื่อเดือน มิ.ย.66 และในกรอบระยะเวลาที่ระบุไว้ใน ข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดหา โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง 2 ประเด็น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การเชื่อมต่อแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT และ แอปพลิเคชัน Virtual Thailand by AOT โดยมีระยะเวลาในการดำเนินงาน 2 ปีหลังจากได้รับสิทธิในการประกอบกิจการ 2. การจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. โดยมีระยะเวลาในการดำเนินงาน 1 ปีหลังจากได้รับสิทธิในการประกอบกิจการ <p>แนวทางการแก้ไข</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวนรายละเอียดแนวทางการดำเนินการของ “โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน 2. จัดทำ Migration plan รองรับเพื่อให้สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องและไม่กระทบกับเป้าหมายที่วางไว้ 3. ทบทวนแผนปฏิบัติการให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์จริง

แผนปฏิบัติการ	ผลการดำเนินงาน
<p>ภายในและภายนอกท่าอากาศยาน</p> <p>4. ประสานงานกับผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ในการรองรับข้อมูลผู้ใช้งาน/ฟังก์ชัน Coin จาก Virtual Thailand by AOT และแปลงมูลค่า Coin เป็น AOT Pass Point ตลอดจน การแลกสิทธิประโยชน์ (Redemption) ได้ทั้งที่ร้านค้าแนะนำหรือบริการ ภายในและภายนอกท่าอากาศยาน</p> <p>5. สื่อสารประชาสัมพันธ์ขั้นตอน/แนวทางการปฏิบัติ การแลกสิทธิประโยชน์ ขั้นตอน Redemption ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโปรแกรมสิทธิประโยชน์ และกลุ่มผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ได้รับทราบ และมีแนวทางดำเนินงานเตรียมความพร้อมล่วงหน้า</p> <p><u>ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผน</u></p> <p>สื่อสารประชาสัมพันธ์ขั้นตอน/แนวทางการปฏิบัติ การแลกสิทธิประโยชน์ ขั้นตอน Redemption ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโปรแกรมสิทธิประโยชน์ และกลุ่มผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ได้รับทราบ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ภายในเดือน ก.ย.66</p>	