



แผนปฏิบัติการ ทอท. ปีงบประมาณ 2566

โดย ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร



คำนำ

แผนปฏิบัติการ ทอท. ปีงบประมาณ 2566 จัดทำขึ้นเพื่อรองรับแผนวิสาหกิจ ทอท. (ปีงบประมาณ 2566 - 2570) ซึ่งเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ 2566 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ “ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ดีระดับโลก : การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล” โดย ทอท. กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ของ ทอท. (AOT Strategic Positioning) ที่มีความสอดคล้อง กับวิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กร โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะ 5 ปี ระยะ 10 ปี และระยะ 15 ปี ภายใต้แนวทางการพัฒนา 4 มิติ ประกอบด้วย

1. Destination & Connectivity Hub with Exquisite World Class Service
2. Beyond International Standard
3. Air Cargo Development and Value-Added Activity
4. New Business Development

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของ ทอท. มี 3 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการดำเนินงาน ท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ท่าอากาศยาน, วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการยกระดับคุณภาพการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 เพื่อสร้างการเติบโตด้านผลประกอบการทางการเงิน จากการสร้างรายได้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Non - Aeronautical Revenue) ซึ่งดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ของ ทอท. AOT Strategy House สามารถแบ่งเป็น 7 ยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning การกำหนดแนวทาง (Roadmap) พัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ตำแหน่ง
เชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละท่าอากาศยาน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity การบริหารจัดการขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน

(2)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub การพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการบินที่รองรับรูปแบบธุรกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์กลางการบินด้านการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในภูมิภาคเอเชียและในระดับโลก (World class Air Cargo Hub) รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistic Park)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Services การพัฒนาการให้บริการที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยการนำดิจิทัล (Digital) มาใช้ในการดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน รวมถึงส่วนงานสนับสนุน (Back Office)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน โดยการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งในมิติการพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการให้บริการสายการบินและผู้โดยสาร และการขยายเส้นทางการบินเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non - Aeronautical Business การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน โดยการเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้จากกิจกรรมภายในอาคารผู้โดยสาร ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อสนับสนุนการสร้างรายได้จากกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การพัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ๆ โดยการขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงมุ่งสู่การสร้างความหลากหลายในการขยายธุรกิจออกไปจากธุรกิจการบิน (Diversified Business)

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลและประสิทธิภาพสูงสุดของแผนปฏิบัติการ ทอท. จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท., คณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. และคณะทำงานแผนดำเนินการของแต่ละหน่วยธุรกิจ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการฉบับนี้

(นายนิพนธ์ ศิริสมรรถการ)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บทนำ

1. สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ

แผนปฏิบัติการ ทอท.ปีงบประมาณ 2566 ได้จัดทำขึ้นเพื่อรองรับยุทธศาสตร์ของ ทอท. AOT Strategy House ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 7 ด้าน เพื่อให้ ทอท. บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนด

2. การจัดทำแผนปฏิบัติการ ทอท.

แผนปฏิบัติการ ทอท.ปีงบประมาณ 2566 ดำเนินการโดยการให้ส่วนงานต่างๆ เสนอแผนฯ ผ่านคณะกรรมการแผนดำเนินการของแต่ละหน่วยธุรกิจ พิจารณาความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการและงบประมาณก่อนส่งให้ ผกอ. เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. และคณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท.พิจารณาต่อไป

3. สาระสำคัญโดยสรุปของแผนปฏิบัติการ ทอท. ปีงบประมาณ 2566

ปีงบประมาณ 2566 ทอท. มีแผนปฏิบัติการที่ต้องดำเนินการตาม AOT Strategy House และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. และคณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 30 แผน รองรับยุทธศาสตร์ 7 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Services ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non - Aeronautical Business และยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development โดยสรุปมีแผนปฏิบัติการรองรับในแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 5 แผน แบ่งเป็น

- สำนักงานใหญ่	จำนวน	4	แผน
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน	-	แผน
- ท่าอากาศยานดอนเมือง	จำนวน	1	แผน

- | | | | |
|-------------------------------|-------|---|-----|
| - ท่าอากาศยานภูเก็ต | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ | จำนวน | - | แผน |
| - สายการบินท่าอากาศยานภูมิภาค | จำนวน | - | แผน |

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 5 แผน แบ่งเป็น

- | | | | |
|-------------------------------|-------|---|-----|
| - สำนักงานใหญ่ | จำนวน | 5 | แผน |
| - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานดอนเมือง | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานภูเก็ต | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ | จำนวน | - | แผน |
| - สายการบินท่าอากาศยานภูมิภาค | จำนวน | - | แผน |

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 2 แผน แบ่งเป็น

- | | | | |
|-------------------------------|-------|---|-----|
| - สำนักงานใหญ่ | จำนวน | 2 | แผน |
| - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานดอนเมือง | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานภูเก็ต | จำนวน | - | แผน |
| - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ | จำนวน | - | แผน |
| - สายการบินท่าอากาศยานภูมิภาค | จำนวน | - | แผน |

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Services มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 9 แผน แบ่งเป็น

- | | | | |
|-------------------------|-------|---|-----|
| - สำนักงานใหญ่ | จำนวน | 6 | แผน |
| - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | จำนวน | 2 | แผน |
| - ท่าอากาศยานดอนเมือง | จำนวน | - | แผน |

- ทำอากาศยานภูเก็ต	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานเชียงใหม่	จำนวน	-	แผน
- สายการบินทำอากาศยานภูมิภาค	จำนวน	1	แผน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 5 แผน แบ่งเป็น

- สำนักงานใหญ่	จำนวน	5	แผน
- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานดอนเมือง	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานภูเก็ต	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานเชียงใหม่	จำนวน	-	แผน
- สายการบินทำอากาศยานภูมิภาค	จำนวน	-	แผน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non - Aeronautical Business มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 4 แผน แบ่งเป็น

- สำนักงานใหญ่	จำนวน	4	แผน
- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานดอนเมือง	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานภูเก็ต	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานเชียงใหม่	จำนวน	-	แผน
- สายการบินทำอากาศยานภูมิภาค	จำนวน	-	แผน

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development มีแผนปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น - แผน แบ่งเป็น

- สำนักงานใหญ่	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานดอนเมือง	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานภูเก็ต	จำนวน	-	แผน
- ทำอากาศยานเชียงใหม่	จำนวน	-	แผน
- สายการบินท่าอากาศยานภูมิภาค	จำนวน	-	แผน

การกำหนดหมายเลขกำกับแผนปฏิบัติการ

การกำหนดหมายเลขกำกับแผนปฏิบัติการ ประกอบด้วย ตัวเลขเพื่อแสดงถึงสำนักงานใหญ่ สายงานทำอาภาศยานภูมิภาค และทำอาภาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ตามด้วยตัวเลขแสดงลำดับของยุทธศาสตร์ และลำดับของแผนปฏิบัติการในปีนั้นๆ แยกตามแต่ละทำอาภาศยาน สามารถอธิบายได้ดังนี้

ชุดตัวเลขลำดับที่ 1 หมายถึง ตัวเลข 3 หลักแรก (นับจากซ้ายสุด) สำนักงานใหญ่ สายงานทำอาภาศยานภูมิภาค และทำอาภาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ประกอบด้วย

- 100 หมายถึง สำนักงานใหญ่
- 101 หมายถึง ทำอาภาศยานเชียงใหม่
- 102 หมายถึง ทำอาภาศยานหาดใหญ่
- 103 หมายถึง ทำอาภาศยานภูเก็ต
- 104 หมายถึง ทำอาภาศยานเชียงราย
- 105 หมายถึง ทำอาภาศยานดอนเมือง
- 106 หมายถึง ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ

ชุดตัวเลขลำดับที่ 2 หมายถึง ตัวเลขหรืออักษร หลักที่ 4 - 7 ยุทธศาสตร์ทั้ง 7 ด้าน ประกอบด้วย

- A101 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.1
- A201 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2.1
- A301 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3.1
- A401 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 4.1
- A501 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 5.1
- A601 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 6.1
- A701 หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่ 7 กลยุทธ์ที่ 7.1

ชุดตัวเลขลำดับที่ 3 หมายถึง ตัวเลขหลักที่ 8 - 9 ปิงบประมาณที่ขออนุมัติแผนปฏิบัติการ

65 หมายถึง ปิงบประมาณ 2565

ชุดตัวเลขลำดับที่ 4 หมายถึง ตัวเลขหลักที่ 10 - 11 ลำดับของแผนปฏิบัติการ

01 หมายถึง แผนปฏิบัติการลำดับที่ 1

ยกตัวอย่างเช่น : หมายเลขกำกับ 105A1036501 หมายถึง

105 = แผนงานของท่าอากาศยานดอนเมือง

A103 = ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning กลยุทธ์ที่ 1.3 การพัฒนาที่ยั่งยืนภายใต้ Airport Strategic Positioning

65 = ปิงบประมาณ 2565

01 = แผนปฏิบัติการลำดับที่ 1

5. การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ

ส่วนงาน ทอท. ที่รับผิดชอบหลักแผนปฏิบัติการ ต้องดำเนินการตามรายละเอียดที่ปรากฏในแผนโดยเคร่งครัด โดยเฉพาะในเรื่องการดำเนินการให้เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดและการเบิกจ่ายงบประมาณซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เมื่อการดำเนินการตามแผนมีปัญหาหรืออุปสรรค และส่งผลให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดของแผนอันเป็นสาเหตุให้ไม่บรรลุตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องได้ ส่วนงาน ทอท. ที่รับผิดชอบต้องรายงานผ่านเลขานุการคณะกรรมการดำเนินงานและหน่วยธุรกิจนั้นๆ และนำเสนอ ผกอ. เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจ และงบประมาณของ ทอท. และคณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. พิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขปรับปรุงต่อไป

6. การติดตามผลการดำเนินการ

ส่วนงานรับผิดชอบจะต้องรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรคในแบบรายงานความก้าวหน้า และแบบประเมินผลการดำเนินการ ผ่านเลขานุการคณะกรรมการดำเนินงานและแต่ละหน่วยธุรกิจพิจารณาก่อนนำเสนอ ผกอ. เพื่อรายงานคณะกรรมการนโยบาย แผนวิสาหกิจและงบประมาณของ ทอท. และคณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท.ทราบความก้าวหน้าเป็นรายไตรมาส ซึ่ง ผกอ. จะจัดส่งแบบรายงานความก้าวหน้าแผนปฏิบัติการให้ส่วนงาน ทอท. และเลขานุการคณะกรรมการดำเนินงานและแต่ละหน่วยธุรกิจรายงานความก้าวหน้าฯ ให้คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป

สารบัญ
(สำนักงานใหญ่ ปีงบประมาณ 2566)

หน้า

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning

100A1026618 : แผนพัฒนาความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.....	1
100A1026619 : แผนเตรียมความพร้อมในการรองรับการ Surveillance จาก กพท.....	5
100A1026620 : โครงการ Professional Supervision.....	11
100A1026621 : โครงการการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA).....	15

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity

100A2026501 : โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 - 2560).....	18
100A2026502 : โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสภ.....	21
100A2026503 : โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3.....	25
100A2026504 : โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1.....	29
100A2036505 : การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่า ในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study)).....	33

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub

100A3026507 : แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo.....	36
100A3026622 : จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.....	40

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service

100A4016508 : แผนการสร้างร่วมมือเพื่อบูรณาการร่วมกันระหว่าง ทอท. และ Sister Airports.....	44
100A4016510 : แผนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจอดยานพาหนะ ณ ทดม. (อาคารจอดรถ 7 ชั้น) และ ทสภ. (อาคารจอดรถยนต์ 2 – 3).....	47
100A4016511 : แผนงานเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร.....	50

สารบัญ (ต่อ)
(สำนักงานใหญ่ ปีงบประมาณ 2566)

หน้า

100A4016623 : โครงการชุมชนนักพัฒนา (Development Crew : Dev.Crew) ประจำปีงบประมาณ 2566.....	52
100A4016624 : แผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานภายใต้หลักการ A-CDM.....	56
100A4026512 : แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Office (M3).....	62

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business

100A5026515 : การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การวางแผนการตลาดร่วมกับ ททท.).....	64
100A5026625 : แผนการนำค่าบริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (CUPPS) มาคำนวณรวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) ตามมาตรา 56 (1).....	67
100A5026626 : การศึกษาเพื่อทบทวนโครงสร้างต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร.....	70
100A5026627 : การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การเป็นเจ้าภาพงาน RAS2023 ณ จังหวัดเชียงใหม่).....	73
100A5026628 : โครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1.....	77

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business

100A6016629 : โครงการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท.(Co-Marketing).....	79
100A6026516 : แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่.....	85
100A6026630 : การบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในรูปแบบ Pop-up Store ณ ทชม, ทภก. และ ทหญ.....	89
100A6036517 : โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT.....	93

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

สารบัญ
(ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ 2566)

หน้า

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service

106A4016504 : โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....99

106A4016505 : แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ณ ทสภ.....103

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

สารบัญ
(ท่าอากาศยานดอนเมือง ปีงบประมาณ 2566)

หน้า

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning

105A1036501 : DMK, Pax Experience Zone.....109

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

สารบัญ
(สายงานท่าอากาศยานภูเก็ต ปีงบประมาณ 2566)

หน้า

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service

103A4016601 : แผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทภก.....112

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non-Aeronautical Business

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development

ไม่มีแผนปฏิบัติการรองรับในปีงบประมาณ 2566

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์



G1 Standard



G2 Service



G3 Financial

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning

กลยุทธ์ที่ 1.2 ปรับปรุง ทบพวน Strategic Positioning ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบิน

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.

2. หลักการและเหตุผล รัฐได้ออกแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ State Safety Programme และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan - TASAP) 2564-2566 เพื่อให้สอดคล้องกับ ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) ซึ่ง ทอท.ได้นำวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของสนามบินมาตั้งเป็นวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะของ ทอท. เช่น การลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของเหตุการณ์อากาศยานออกจากทางวิ่ง (Runway Excursion) และการลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของเหตุการณ์การรุกร้าทางวิ่ง (Runway Incursion) การลดการเกิด Bird Strike และการลดอัตราการเกิด CFIT เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่ ICAO และรัฐได้ให้ความสำคัญ เพราะเมื่อเกิดเหตุจะมี ความรุนแรงและก่อให้เกิดการเสียชีวิตได้ รวมไปถึงการส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและการให้บริการของสนามบินหากเกิดเหตุรุนแรงดังกล่าว โดยเฉพาะหากกรณีที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินเองในการยกระดับให้เกิดความปลอดภัยของสนามบินได้จะต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานภายในและภายนอก ทอท.ที่มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ และการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยซึ่งเป็น Critical Element ที่ 8 (Resolution of Safety Issues) เพื่อให้เกิดการยอมรับร่วมกัน แผนปฏิบัติการในเรื่องนี้จะต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทของ สมท.ในเรื่อง Policy and Regulation และเรื่อง Collaboration ด้วย โดยผลลัพธ์จากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการนั้นนอกจากจะบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยขององค์กรแล้ว ยังช่วยให้รัฐสามารถบรรลุตัวชี้วัดในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยแห่งชาติ และแผนยุทธศาสตร์ กพท.พ.ศ.2565-2569 ได้อีกด้วย อันจะนำไปสู่การเพิ่มระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความรวมไปถึงช่วยเพิ่มการปลอดภัย (Effective Implementation (EI Score)) ของประเทศไทยได้

3. วัตถุประสงค์ของแผน

1. เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของสนามบินของสนามบิน ทอท.ให้สอดคล้องกับแผนนิรภัยการบินสากล (Global Aviation Safety Plan - GASP), แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme - SSP), แผนปฏิบัติการ (Thailand Aviation Safety Plan)
2. เพื่อเป็นหลักฐานของรัฐในการแสดงให้เห็น ICAO ตรวจสอบตามโครงการ USOAP-CMA (Universal Oversight Audit Programme -Continuous Monitoring Approach) และไม่ก่อให้เกิด Significant Safety Concern (SSC) ที่ทำให้เกิดธงแดงได้
3. เพื่อให้ระดับคะแนน USOAP-CMA Effective Implementation (EI) Score of Aerodrome and Ground Aids (AGA) audit area บรรลุตามเป้าหมาย
4. เพื่อให้ผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยเป็นไปตามค่าเป้าหมาย (ALoSP) ที่ ทอท.และสนามบินกำหนด
5. เพื่อให้สนามบินของ ทอท.สามารถนำแนวทางที่ได้จากการกำหนดในแผนพัฒนาความปลอดภัยของสนามบินของ ทอท.ไปสู่การปฏิบัติผ่าน Runway Safety Team ของสนามบิน
6. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยของสนามบิน ทอท.ให้มีความปลอดภัยต่อการให้บริการ
7. เพื่อส่งเสริมระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินให้มีสมบูรณ์ตามแนวทางการกำกับกับดูแลของรัฐและสอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO
8. เพื่อรักษาสถานะการเป็นสนามบินที่ได้รับการรับรองจากรัฐให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องตลอดอายุของใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.																	
1	ประชุมครั้งที่ 1 ระบุปัจจัยที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยร่วมกันหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียภายใน ทอท.															ผมป. ท่าฯ	ท่าฯ (RST)
2	ผมป. จัดทำร่าง Guidance on Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท.															ผมป.	ท่าฯ (ผมอ./สมอ.)
3	ประชุมครั้งที่ 2 นำเสนอปัจจัยที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยร่วมกันหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียภายในและภายนอก ทอท. และปรับปรุงร่าง Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท.ร่วมกัน															ผมป.	ท่าฯ (RST), หน่วยงานภายนอกที่กำหนด
4	ผมป.สื่อสารแนวทางการนำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ไปใช้กับท่าอากาศยาน															ผมป.	ผสภ.
5	ท่าอากาศยานจัดทำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้เสียของท่าอากาศยาน															ท่าฯ (ผมอ./สมอ.)	ท่าฯ (RST), หน่วยงานภายนอกที่กำหนด
6	ท่าอากาศยานจัดส่งเอกสาร Runway Safety Programme ให้ กพท.รับทราบผ่าน ผมป.															ท่าฯ (ผมอ./สมอ.)	ผมป.
7	ท่าอากาศยานสื่อสารหลักเกณฑ์ในการสร้างความปลอดภัยบนทางวิ่งและ Runway Safety Programme ให้หน่วยงานผู้ประกอบการในสนามบินทราบ															ท่าฯ	ผสภ.
8	จัดทำสรุปและนำเสนอร่วมกับ Runway Safty Team ของท่าฯ เพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไข Runway Safety Programme และนำเสนอผลให้คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบิน ทอท.ทราบและพิจารณา															ผมป., ท่าฯ (ผมอ./สมอ.)	คณภ. SMS ทอท.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)			5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☒ ไม่ใช้งบประมาณ ☐ ใช้งบประมาณรวมบาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
		ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มคะแนน USOAP-CMA Effective Implementation (EI) Score: Aerodromes (ค่าคะแนน EI ของประเทศไทยด้าน AGA)	ร้อยละ 100	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 60 – 65	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 66 - 70	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 71 - 75	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 76 - 80	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 81 ขึ้นไป
	ทอท. และท่าอากาศยานมี Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme	6 ท่าอากาศยาน	2 ท่าอากาศยาน	3 ท่าอากาศยาน	4 ท่าอากาศยาน	5 ท่าอากาศยาน	6 ท่าอากาศยาน
แผนปฏิบัติการ	ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของรัฐในด้าน สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (USOAP-CMA EI Score of Aerodrome)	ร้อยละ 75	ร้อยละ 60 - 65	ร้อยละ 66 - 70	ร้อยละ 71 - 75	ร้อยละ 76 - 80	ร้อยละ 81 ขึ้นไป
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4	
	ผบป. เริ่มจัดทำร่าง Guidance on Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท.	ผบป. จัดทำร่าง Guidance on Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ของ ทอท. แล้วเสร็จ	ผบป.สื่อสารแนวทางการนำ Runway Safety Maturity Checklist และ Runway Safety Programme ได้ครบ 6 ท่าอากาศยาน			1. ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง จัดส่งเอกสาร Runway Safety Programme ให้ กพท.รับทราบ 2. นำเสนอผลการปรับปรุง Runway Safety Programme ให้คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบิน ทอท.ทราบและพิจารณา	
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ท่าอากาศยานอาจไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกในการจัดทำ Runway Safety Programme							

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.

แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท. (66-67)

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ท่าอากาศยานอาจไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกในการจัดทำ Runway Safety Programme	หน่วยงานภายนอกอาจไม่ดำเนินการตาม Runway Safety Programme ที่สนามบินจัดทำ	6 (L=2, I=2)	2 (L=1, I=2)	เชิญหน่วยงานภายนอกที่เป็นคณะทำงาน Runway Safety Team ร่วมดำเนินการจัดทำและออกเป็นมติที่ประชุม	ท่าอากาศยานสามารถสื่อสารแนวทางในการนำ Runway Safety Programme ไปใช้ในการประชุม Runway Safety Team อีกครั้งหรือ Safety Committee ของท่าฯ

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์



G1 Standard



G2 Service



G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝมป.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning

กลยุทธ์ที่ 1.2: ปรับปรุง ทบพน Airport Strategic Positioning ให้เป็นไปตามมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ท่าฯ

ฝสก., สงมท., สบวท., สกต.,

สภม., สวก.และ สภพ.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนเตรียมความพร้อมในการรองรับการ Surveillance จาก กพท.

2. หลักการและเหตุผล สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ (Re-certification) ให้สนามบินทั้ง 6 แห่งของ ทอท.ในปี 2565 และจะมีการกำกับดูแล และตรวจติดตามการดำเนินงานของสนามบินหลังการได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าว โดยแผนการตรวจติดตามฯ (Surveillance) ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยของ กพท.ได้กำหนดไว้ 6 เดือนหลังจากที่ออกใบรับรองฯ แล้ว ซึ่งการที่สนามบินจะรักษาสถานภาพการได้รับใบรับรองฯ ไว้ได้การดำเนินงานไม่ถูกระงับทั้งบางส่วนและทั้งหมด พักใช้ หรือเพิกถอนใบรับรองฯ สนามบินจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่รัฐกำหนด เช่น มีระเบียบ และเอกสาร คู่มือต่างๆ ที่ทันสมัยสอดคล้องกับรัฐ มีบุคลากรเพียงพอ และมีระบบการตรวจสอบภายใน มีระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน ทอท.จึงต้องมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภายนอกด้วย โดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินบริการและการเงินได้ ได้แก่ การจัดการกับสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง, การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยาน เป็นต้น ทั้งนี้ การออกใบรับรองฯ การกำกับดูแล และการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย (Critical Element (CE) 6 - 8 ตามลำดับ) เป็นสิ่งที่ ICAO ใช้ในการประเมินรัฐในโครงการ USOAP-CMA (Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring) ซึ่ง ICAO จะตรวจสอบสนามบินระหว่างประเทศหลักๆ ของประเทศไทย เพื่อใช้เป็นหลักฐานยืนยันการดำเนินงานของรัฐภายใต้บทบาท Regulator ด้วย ดังนั้น หากสนามบินทำได้ดี ICAO จะประเมินรัฐดีด้วย และทำให้คะแนน EI scores (Effective Implementation Scores) เพิ่มขึ้นได้ ประกอบกับ สนามบินของ ทอท.สามารถคงสถานะของใบรับรองฯ ไว้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

3. วัตถุประสงค์ของแผน

1. เพื่อรักษาสถานะการเป็นสนามบินที่ได้รับการรับรองจากรัฐ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องตลอดอายุของใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ
2. เพื่อให้สนามบินของ ทอท.มีการบูรณาการแผนการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย
3. เพื่อให้ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งมีแผนการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยานในเชิงป้องกันและแก้ไข รวมถึงบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบและบำรุงรักษาสถานบินได้รับการอบรมตามที่ ทอท.กำหนด
4. เพื่อให้ระดับ USOAP-CMA EI Score ด้าน Aerodromes เพิ่มขึ้น

4. แนวทางการดำเนินงาน :



แผนระยะ 1 ปี



แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
กิจกรรมในภาพรวมที่ ฝมป. ดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัย (2566 - 2570)																	
1	ประชุมเตรียมความพร้อมและติดตามการดำเนินการเพื่อรองรับการ Re-Certification (เฉพาะปี 66)															ฝมป.	ท่าฯ
2	ประชุมเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการ Surveillanceจาก กพท.ของท่าอากาศยาน ทอท.															ฝมป.	ท่าฯ

3	ประชุมหารือเกี่ยวกับประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย (Safety Issues) กับหน่วยงานภายนอก															ผมป.	ทำา
4	สัมมนาด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบิน ร่วมกับหน่วยงานภายใน และภายนอก ทอท.															ผมป.	ทำา
5	การตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ด้านมาตรฐานและความปลอดภัย สนามบิน															ผมป.	ทำา
6	ร่วมรับการตรวจติดตาม (Surveillance) ด้านมาตรฐานความปลอดภัยของ กพท.															ผมป.	ทำา
7	ร่วมจัดฝึกอบรมกับ ฝพบ.หลักสูตรด้านความปลอดภัยการปฏิบัติการ ทำอากาศยาน (กำหนดให้มี E-learning กรณีมีกลุ่มเป้าหมายที่ต้องเข้าอบรม จำนวนมาก) โดยทำงานร่วมกับคณะทำงานพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม ด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานทำอากาศยาน															ฝพบ. และ ผมป.	สบวท. และ คณะทำงานฯ
แผนย่อยที่ 1 การแก้ไขปัญหาการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง (2566)																	
1	ทำอากาศยานจัดทำแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง																
1.1	ผมป.ตรวจสอบแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของทำอากาศยานตาม คู่มือมาตรฐานฯ															ผมป., ทำา	ผมก.
1.2	ผอ.ทำอากาศยานอนุมัติใช้งานแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง															ทำา	-
1.3	ทำอากาศยานจัดส่งแผนฯ ให้ กพท.เพื่อทราบและเป็นหลักฐานในการใช้งานกับ สายการบิน (ผ่าน ผมป.)															ทำา	ผมป.
1.4	ทำอากาศยานจัดฝึกอบรม/ฝึกซ้อมร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในเรื่องการจัดการ สถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องตามแผนฯ															ทำา, สบวท.	สมท.
2	ทำอากาศยานจัดให้สายการบินมีแผนเคลื่อนย้ายส่งให้สนามบิน																
2.1	ทำอากาศยานจัดส่งแผนเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องให้กับสายการบินรับทราบ															ทำา	-
2.2	ทำอากาศยานนำข้อมูลแผนเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสีย															ทำา	ผสก.

2.3	สายการบินจัดส่งแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องให้ทำอากาศยาน รวมถึงอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง และ ทำอากาศยานตรวจสอบความสอดคล้องของแผนฯ กับของทำอากาศยาน															ทำา สายการบิน	ผบ. และ ผบก.
2.4	ทำอากาศยานลงนามใน MOA ร่วมกับสายการบินเพื่อตกลงถึงแนวทาง ในการจัดการ/แผนเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องร่วมกัน															ทำา (ผบ./ สมอ. ผบช./สป ช.. ส่วนงาน กฎหมาย)	สภท. สงพธ. สมท.
3	ทำอากาศยานจัดทำ MOA กับผู้ให้บริการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง																
3.1	ทอท.พิจารณาแนวทางในการเรียกเก็บอัตราค่าภาระและค่าบริการในการ เคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง															ทำา (ผดภ./ สดภ. ผบช./ สปช.) ผงป. ผพธ.	สมท.
3.2	ทำอากาศยานสำรวจ รวบรวมข้อมูลและตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ ที่มีอยู่ในการรองรับสายการบินที่มาใช้บริการ															ทำา	สมท.
3.3	ทำอากาศยานสำรวจ รวบรวมข้อมูลแหล่งสนับสนุนทรัพยากรในการเคลื่อนย้าย อากาศยานขัดข้องตามรายการที่ทำอากาศยานได้จัดทำตาม 3.2															ทำา	สมท.
3.4	จัดทำ Gap Analysis															ทำา	สมท.
3.5	สมท.และทำอากาศยานจัดทำร่าง Template MOA กับแหล่งสนับสนุน ทรัพยากรในการเคลื่อนย้าย															ทำา (ผบ./สมอ. ผบช./สปช.. ส่วนงานกฎหมาย)	สภท. สงพธ. สมท.
3.6	ทำอากาศยานกับแหล่งสนับสนุนทรัพยากรลงนามใน MOA / MOU ร่วมกัน															ทำา (ผบ./สมอ. ผบช./สปช. ฝ่ายกฎหมาย)	สภท. สงพธ. สมท.
3.7	ทำอากาศยานรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนให้ที่ประชุม รองรับการตรวจสอบ Surveillance ทราบ															ทำา	สมท.
3.8	ผบ.ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเอกสารและการปฏิบัติตามแผนการเคลื่อนย้าย อากาศยานที่ขัดข้องของทำอากาศยาน															ผบ.	-
แผนย่อยที่ 2 การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้พื้นที่เคลื่อนไหวกาศยาน (2566 - 2569)																	
1	แต่งตั้งคณะทำงานศึกษา Feasibility ในการจัดทำระบบบำรุงรักษาเชิงป้องกัน															สมท. สงวก.	ทำา

2	ศึกษา (Feasibility) การจัดหาระบบเพื่อบำรุงรักษาเชิงป้องกัน เพื่อกำหนดเป็นระบบ Preventive Maintenance ของ ทอท. (เม.ย.66-ก.ย.66)															คณะทำงานฯ (Feasibility) สวท. ท่าฯ	สงมท.
3	สวท.และ สนกต.ร่วมหาและจัดฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสนามบิน															สงมท. สวท. และ สนกต.	ท่าฯ
4	สัมมนาเพื่อบูรณาการความรู้ด้านการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยานให้ปลอดภัย															สงมท. สวท.	ท่าฯ
5	คณะทำงานจัดทำร่างระเบียบการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการสนามบิน ทบทวนคู่มือมาตรฐานการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวก เพื่อ นำแนวทางจากการสัมมนาเป็นรายละเอียดในเนื้อหาให้ท่าฯ นำไปปฏิบัติ ระหว่างรอแผน PM จากคณะทำงาน Feasibility															คณะทำงาน จัดทำร่าง ระเบียบฯ	ท่าฯ
6	ผมป.ตรวจสอบภายในท่าอากาศยาน ในเรื่องการปฏิบัติตามคู่มือมาตรฐานว่า ด้วยการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกของ ทอท.															ผมป.	ท่าฯ
7	ผมป.สรุปผลการดำเนินการและเสนอแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาต่อ คณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบิน ทอท.ทราบ															ท่าฯ, ผมป.	สวท., ผมก.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☒ ไม่ใช้งบประมาณ ☐ ใช้งบประมาณรวมบาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)
- ☐ งบทำการ.....บาท
- ☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
		ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มคะแนน USOAP-CMA Effective Implementation (EI) Score: Aerodromes (ค่าคะแนน EI ของประเทศไทยด้าน AGA)	ร้อยละ 100	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 60 – 65	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 66 - 70	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 71 - 75	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 76 - 80	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 81 ขึ้นไป

กลยุทธ์	การรักษาสถานภาพการได้รับใบรับรองสนามบิน (ไม่ถูกระงับใช้/พักใช้ หรือเพิกถอน)		รักษา สถานภาพ ตลอดอายุของ ใบรับรองฯ (จนถึงปี 2570)	รักษาสถานภาพตลอดอายุของใบรับรองฯ (จนถึงปี 2570)				
แผนปฏิบัติการ	ผู้มีส่วนได้เสียแต่ละท่าอากาศยานลงนามใน MOU/MOA กับสายการบินและแหล่งสนับสนุนทรัพยากรได้ภายในปีงบประมาณ 2566		ก.ค.66	พ.ค.66	มิ.ย.66	ก.ค.66	ส.ค.66	ก.ย.66
	ระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของรัฐในด้านสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (USOAP-CMA EI Score of Aerodrome)		ร้อยละ 75	ร้อยละ 60 - 65	ร้อยละ 66 - 70	ร้อยละ 71 - 75	ร้อยละ 76 - 80	ร้อยละ 81 ขึ้นไป
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
	ท่าอากาศยานจัดทำแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง	ผบ.ตรวจสอบแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องของท่าอากาศยานตาม checklist และจัดส่งให้ กพท.เพื่อขอความเห็นชอบ	ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง จัดทำร่าง MOU (เรื่องอุปกรณ์) MOA (เรื่องกรอบเวลา) ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแล้วเสร็จ			ท่าอากาศยานจัดฝึกอบรม/ฝึกซ้อมร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในเรื่องการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องตามแผนฯ		
	แต่งตั้งคณะทำงานศึกษา Feasibility ในการจัดทำระบบบำรุงรักษาเชิงป้องกัน	สวท.และ สนกต.ร่วมหาและจัดฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสนามบิน	สัมมนาเพื่อบูรณาการความรู้ด้านการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยานให้ปลอดภัย			คณะทำงานจัดทำร่างระเบียบการบำรุงรักษาสถานบินทบทวนคู่มือมาตรฐานการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อนำแนวทางจากการสัมมนาเป็นรายละเอียดในเนื้อหาให้ทำนำไปปฏิบัติระหว่างรอแผน PM จากคณะทำงาน Feasibility		
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** :								

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนเตรียมความพร้อมในการรองรับการ Surveillance จาก กพท.

แผนย่อยที่ 1 การแก้ไขปัญหาการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง (2566)

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	สายการบินอาจไม่ลงนามใน MOA กับท่าอากาศยานเพื่อตกลงถึงแนวทางในการจัดการ/แผนเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องร่วมกัน	สายการบินอาจไม่มีความชัดเจนในการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	6 (L=2, I=3)	3 (L=1, I=3)	ทอท.ให้สายการบินลงนามให้ทอท.เคลื่อนย้ายตามแบบฟอร์มในคู่มือสนามบินฯ	ร้องขอให้ กสอ.ใช้อำนาจในการสั่งให้สายการบินเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องออกจากตำแหน่งที่กีดขวาง
2	แหล่งสนับสนุนทรัพยากรอาจไม่ลงนามใน MOA / MOU กับท่าอากาศยาน	ทอท.อาจไม่มีอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานบางประเภทเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และทำให้การเคลื่อนย้ายล่าช้า	9 (L=3, I=3)	4 (L=2, I=2)	ทอท.สำรวจและจัดหาแหล่งสำรองเพื่อให้มีทางเลือกของแหล่งที่สนับสนุนทรัพยากรที่หลากหลายขึ้น	ทอท.อาจจัดซื้ออุปกรณ์บางชนิด หากไม่สามารถจัดหาแหล่งสำรองได้

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A1026620

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์



G1 Standard



G2 Service



G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝบ.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning

กลยุทธ์ที่ 1.2 ปรับปรุง ทบทุน Airport Strategic Positioning ให้เป็นไปตามมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : สมอ./

ฝมอ., สรภ./ฝรภ. และ บรท.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการ Professional Supervision

2. หลักการและเหตุผล การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎระเบียบของรัฐ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ต้องอาศัยกลไกการควบคุม และกำกับดูแลเป็นสำคัญในการเติมเต็มในส่วนที่ยังไม่ครบถ้วนหรือไม่เพียงพอให้เหมาะสมและตรงจุด

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อลดข้อบกพร่องจากการตรวจสอบและการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยของ กพท. เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ณ สนามบินของ กพท. และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการของรัฐว่ามีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งส่งผลการตรวจประเมินของ ICAO USAP CMA และทำให้ค่า EI สูงขึ้น

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี



แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทั่วไป	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	จัดทำแผนปฏิบัติการโครงการ Professional Supervision/เตรียมการดำเนินการตามแผนดำเนินการ / แผนได้รับการอนุมัติ															ฝบ.	
2	ประชุมชี้แจงวัตถุประสงค์ แนวทางการดำเนินการ และซักซ้อมความเข้าใจต่อโครงการฯ ให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งภายใน (สมอ./ฝมอ., สรภ./ฝรภ. และกรรมการตรวจรับพัสดุฯ) และผู้เกี่ยวข้องภายนอก (บรท.) ทราบ															ฝบ.	สมอ./ฝมอ./สรภ./ฝรภ.
3	ฝบ.ลงพื้นที่ (ทสภ., ทดม., ทกก., ทชม., ทพร. และ ทพญ.) เพื่อดำเนินโครงการตามแผนที่ได้รับอนุมัติ ดังนี้													439,300		ฝบ.	สมอ./ฝมอ./สรภ./ฝรภ.บรท.
	3.1 หากกับผู้ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าผู้ควบคุม (Supervisor) เพื่อทำความเข้าใจกับผู้ควบคุมเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบแนวทางการเตรียมความพร้อมก่อนการปฏิบัติงานประจำวัน รวบรวมปัญหาข้อขัดข้องและให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหา																
	3.2 หากกับผู้ปฏิบัติงานจาก บรท. ถึงความต้องการความช่วยเหลือหรือความคาดหวังจาก Supervisor ในขณะปฏิบัติหน้าที่																
	3.3 หากทำความเข้าใจ และเสนอแนะแนวทางวิธีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ Supervisor ผ่านทาง CCTV ให้กับ ผอ.สรภ. และผู้รับผิดชอบในการควบคุมคุณภาพระดับท่าอากาศยาน (สมอ./ฝมอ.)																
	3.4 ผอ.สรภ./ฝรภ. และ สมอ./ฝมอ.ทุกท่าอากาศยานรวบรวมข้อมูลข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น (ตามแบบฟอร์มบันทึกฐานข้อมูล)																
4	ฝบ.ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานของ Supervisor พนักงานตรวจค้น และพนักงานรักษาความปลอดภัย โดยดำเนินการร่วมกับแผนดำเนินงานประจำปีของ ฝบ. (Audit และ Inspection) ที่ได้รับอนุมัติประจำปีงบประมาณ 2567-2570															ฝบ.	สมอ./ฝมอ./สรภ./ฝรภ.

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 439,300 บาท ☐ บุคลากร ☐ ICT (ถ้ามี)

☒ งบทำการ 439,300 บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)					
			1	2	3	4	5	
			ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 ความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มคะแนน USAP-CMA Effective Implementation (EI) score (ค่าคะแนน EI ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย)	ร้อยละ 100	มีค่าตั้งแต่ 71 - 75	มีค่าตั้งแต่ 76 - 80	มีค่าตั้งแต่ 81 - 85	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 86 - 90	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 91 ขึ้นไป	
แบบปฏิบัติการ	ผสม มีฐานข้อมูลประเมินการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้นและพนักงานรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบ (Audit/Inspection) ในปี 2566 มาใช้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในปี 2567-2570 ได้ตามกำหนด	ก.ย.66	พ.ย.66	ต.ค.66	ก.ย.66	ส.ค.66	ก.ค.66	
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4			
	-	ประชุมชี้แจงทิศทางการดำเนินงานให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบแล้วเสร็จ	ผสม.ลงพื้นที่ และดำเนินการร่วมกับท่าอากาศยานได้ไม่น้อยกว่า 2 ท่าอากาศยาน		1.ผสม.ลงพื้นที่ และดำเนินการร่วมกับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง 2.ผสม.ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงานของ Supervisor พนักงานตรวจค้น และพนักงานรักษาความปลอดภัย โดยดำเนินการร่วมกับแผนดำเนินงานประจำปีของ ผบม (Audit และ Inspection) 3.จัดทำฐานข้อมูลการปฏิบัติงาน/ข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขได้ตามกำหนด			

****ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ**

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ

โครงการ Professional Supervision

ตารางประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการ Professional Supervision

ณ พทก., พทช. และ พทค. ปีงบประมาณ 2566

พทก.							พทช.						
รายการ	ระดับ 9	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม	รายการ	ระดับ 9	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ตัวเครื่องบิน	6,200	1	-	-	1	6,200	ตัวเครื่องบิน	5,700	1	-	-	1	5,700
เบี้ยเลี้ยง	800	1	6	-	1	4,800	เบี้ยเลี้ยง	800	1	6	-	1	4,800
ที่พัก	3,200	1	-	5	1	16,000	ที่พัก	3,200	1	-	5	1	16,000
						27,000							26,500
รายการ	ระดับ 3-8	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม	รายการ	ระดับ 3-8	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ตัวเครื่องบิน	6,200	4	-	-	1	24,800	ตัวเครื่องบิน	5,700	4	-	-	1	22,800
เบี้ยเลี้ยง	800	4	6	-	1	19,200	เบี้ยเลี้ยง	800	4	6	-	1	19,200
ที่พัก	1,800	4	-	5	1	36,000	ที่พัก	1,800	4	-	5	1	36,000
ค่ายานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200	ค่ายานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
						83,200							81,200
จำนวนรวมทั้งสิ้น	110,200 บาท						จำนวนรวมทั้งสิ้น	107,700 บาท					

พทค.							พทช.						
รายการ	ระดับ 9	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม	รายการ	ระดับ 9	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ตัวเครื่องบิน	6,500	1	-	-	1	6,500	ตัวเครื่องบิน	6,100	1	-	-	1	6,100
เบี้ยเลี้ยง	800	1	6	-	1	4,800	เบี้ยเลี้ยง	800	1	6	-	1	4,800
ที่พัก	3,200	1	-	5	1	16,000	ที่พัก	3,200	1	-	5	1	16,000
						27,300							26,900
รายการ	ระดับ 3-8	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม	รายการ	ระดับ 3-8	คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ตัวเครื่องบิน	6,500	4	-	-	1	26,000	ตัวเครื่องบิน	6,100	4	-	-	1	24,400
เบี้ยเลี้ยง	800	4	6	-	1	19,200	เบี้ยเลี้ยง	800	4	6	-	1	19,200
ที่พัก	1,800	4	-	5	1	36,000	ที่พัก	1,800	4	-	5	1	36,000
ค่ายานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200	ค่ายานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
						84,400							82,800
จำนวนรวมทั้งสิ้น	111,700 บาท						จำนวนรวมทั้งสิ้น	109,700 บาท					

หมายเหตุ หากมีการเปลี่ยนแปลงกำหนดวันเวลาของโครงการฯ โดยบุคคลและงบประมาณคงเดิมให้ถืออนุมัติต่อไปได้

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการ Professional Supervision

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	การหารือ/แนะนำการทำงานให้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ผู้ควบคุม (Supervisor) อาจไม่สามารถดำเนินการแนะนำ ได้ครบทุกคน เนื่องจากระยะเวลาจำกัด	ทำให้การกำกับดูแลการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (วัตถุประสงค์)	ปานกลาง	ต่ำ	1. ฝึกอบรม Supervisor ตามแผนฝึกอบรมของ ทอท. 2.ตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานตามแผนดำเนินงานประจำปีของ ฝมบ.	-
2	สรภ./ฟรภ.และ สมอ.ฝมอ. อาจไม่สามารถกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ supervisor ผ่านทาง CCTV และรายงานผลให้ ฝมบ.ทราบเป็นรายไตรมาสได้อย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากไม่มีผู้ทำหน้าที่เฉพาะ	การกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ Supervisor เพื่อให้ทำหน้าที่ตามที่ได้รับคำแนะนำจาก ฝมบ.ส่งผลให้ พนง. รปภ.ไม่ปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	หัวหน้าหน่วยประชุมเน้นย้ำการปฏิบัติงานของ พนง.รปภ.และ Supervisor ให้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายก่อนการปฏิบัติงานประจำวัน	ให้ ผอ.ส./ผอ.ภ.ฝรภ./ผู้ที่ได้รับมอบหมายเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบหรือกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด และรายงานผลให้ ฝมบ.ทราบเป็นรายไตรมาสตามแบบฟอร์มที่ ฝมบ.กำหนด

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์



G1 Standard



G2 Service



G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝมบ.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning

กลยุทธ์ที่ 1.2 ปรับปรุง ทบทวน Airport Strategic Positioning ให้เป็นไปตามมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : สงพธ.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA)

สมอ./ฝมอ. และ กพท.

2. หลักการและเหตุผล การรักษาความปลอดภัยสินค้า ถือเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สนามบินต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของรัฐ

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อให้การบริการคลั่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. เป็นไปตามกฎ ระเบียบมาตรฐานและข้อกำหนดของรัฐ และเพื่อเป็นการให้บริการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อเป็นการลดข้อบกพร่องจากการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยของ กพท. เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ณ สนามบินของ ทอท.และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการของรัฐว่ามีภารกิจกับดูแลการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลต่อการตรวจประเมินของ ICAO USAP CMA และทำให้ค่า EI สูงขึ้น

4. แนวทางการดำเนินงาน :



แผนระยะ 1 ปี



แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	จัดทำแผนปฏิบัติการและขออนุมัติแผน/เตรียมการ ดังนี้ 1.1 รวบรวมกฎ ระเบียบหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตเป็น "RA" 1.2 รวบรวมข้อมูล/สถานะของผู้ประกอบการให้บริการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยาน เพื่อจัดทำฐานข้อมูลเบื้องต้น															ฝมบ.	สมอ./ฝมอ.
2	ประชุมชี้แจงวัตถุประสงค์ สร้างความเข้าใจ และหาหรือแนวทางการดำเนินงานตามโครงการการให้บริการฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายใน (สงพธ., ท่าอากาศยาน) และภายนอก (ผู้รับสัมปทาน) 2.1 ประชุมหารือกับส่วนงานภายใน ทอท.เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการ 2.2 หาหรือ สงพธ., หน่วยงานธุรกิจ/พาณิชย์ ณ ท่าอากาศยาน ตรวจสอบระยะเวลาการให้สัมปทานประจำปี และรวบรวมจัดเก็บเป็นฐานข้อมูล 2.3 ประชุมกับหน่วยงานภายนอกที่ได้รับสัมปทาน (ถ้ามี) เพื่อชี้แจงแนวทางการดำเนินการที่ ทอท.กำหนด															ฝมบ.	สงพธ. สมอ./ ฝมอ. ผู้รับ สัมปทาน
3	การตรวจสอบการดำเนินงานของ RA (การดำเนินงานตามปกติของ ฝมบ.) โดย 3.1 สมอ./ฝมอ. อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง 3.2 ฝมบ.ดำเนินการร่วมกับการตรวจสอบทั้งระบบ 1 ครั้ง/ปี 3.3 กพท. 1 ครั้ง/ปี															สมอ./ ฝมอ. ฝมบ. กพท.	ผู้รับ สัมปทาน
4	การส่งต่อข้อมูลให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้อง ภายหลังการเสร็จสิ้นการตรวจสอบ 4.1 สงพธ.เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการ 4.2 ท่าอากาศยาน เพื่อทราบเป็นข้อมูลในการกำกับดูแลแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ประกอบกิจการ/RA 4.3 กพท.เพื่อรายงานการดำเนินงานตามข้อกำหนดของ RA ตามข้อกำหนดของรัฐ															ฝมบ.	สงพธ. สมอ./ ฝมอ. กพท.

5	การดำเนินการตามข้อกำหนดและแนวทางในการปฏิบัติ ประกอบการพิจารณาสัมปทานการให้บริการฯ โดย RA 5.1 กรณี สงพธ.รับผิดชอบการพิจารณาการขอประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ให้แจ้ง ฝมบ.เพื่อร่วมตรวจสอบเอกสารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดของ กพท.																	ฝมบ.	สงพธ. สมอ./ ฝมอ.
	5.2 กรณีหน่วยงานธุรกิจ/พาณิชย์ ณ ท่าอากาศยาน รับผิดชอบการพิจารณาการขอประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ให้แจ้ง สมอ./ฝมอ. เพื่อร่วมตรวจสอบเอกสารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดของ กพท.																	สงพธ. สมอ./ ฝมอ.	ฝมบ.
6	ฝมบ.รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล เก็บเป็นฐานข้อมูล																	ฝมบ.	
7	ฝมบ.สรุปผลการดำเนินโครงการฯ และจัดทำรายงานผลฯ นำเรียนตามลำดับชั้น เพื่อเสนอ ฝกอ. พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมให้กับทุกท่าอากาศยาน																	ฝมบ.	
เป้าหมายความสำเร็จของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100						

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☒ ไม่ใช้งบประมาณ ☐ ใช้งบประมาณรวมบาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)
- ☐ งบทำการ.....บาท
- ☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)					
			1	2	3	4	5	
			ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	กลยุทธ์ที่ 1.2 ความสำเร็จของแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มคะแนน USAP-CMA Effective Implementation (EI) score (ค่าคะแนน EI ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย)	ร้อยละ 100	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 71 - 75	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 76 - 80	มีค่าตั้งแต่ ร้อยละ 81 - 85	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 86 - 90	มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 91 ขึ้นไป	
	แผนปฏิบัติการ	รายงานผลการดำเนินงานการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA) พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมให้กับทุกท่าอากาศยาน	6 ท่าอากาศยาน	2 ท่าอากาศยาน	3 ท่าอากาศยาน	4 ท่าอากาศยาน	5 ท่าอากาศยาน	6 ท่าอากาศยาน
		ระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลของรัฐ (Effective Implementation: EI) ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน	ร้อยละ 81 - 85	ร้อยละ 71 - 75	ร้อยละ 76 - 80	ร้อยละ 81 - 85	ร้อยละ 86 - 90	ร้อยละ 91 ขึ้นไป
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
	มีฐานข้อมูล/สถานะของผู้ประกอบการให้บริการขนส่งสินค้า ณ ทุกท่าอากาศยาน	ผลการตรวจสอบการดำเนินงานของ RA อย่างน้อย 3 ท่าอากาศยาน	ผลการตรวจสอบการดำเนินงานของ RA ครบ 6 ท่าอากาศยาน			รายงานผลการดำเนินงานการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA) พร้อมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะ หรือข้อมูลสิ่งที่ต้องแก้ไข		
7. Trigger Point (แจ้งเดือนเพื่อปรับแผน)** : ตามข้อ 5 หากผู้ประกอบการไม่สามารถทำตามข้อกำหนดคุณสมบัติการเป็น RA และท่าอากาศยานสัมปทาน RA หมดสัญญา (ให้ไปทำ Plan B)								

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศโดย "ตัวแทนควบคุม" (Regulated Agent: RA)

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	การรวบรวมเอกสารของหน่วยผู้ที่ขอสัมปทานขนส่งสินค้า อาจมีเอกสารที่ต้องนำส่ง กพท.ไม่ครบ และต้องดำเนินการจัดทำ/จัดหาเอกสารเพิ่มเติม เช่น แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย แผนรักษาความปลอดภัยสินค้าซึ่งต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และต้องใช้เวลาในการจัดทำ	ทำให้ท่าอากาศยานที่ไม่มี RA ให้บริการขนส่งสินค้า หรือคลังที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยไม่เป็น RA ในระหว่างรอการรับรองจาก กพท.	ปานกลาง	ต่ำ	ฝมบ.และ ฝมอ.ของท่าอากาศยานตรวจสอบการดำเนินการคลังสินค้าตามแผนดำเนินการ และรายงานผลการตรวจสอบให้ กพท.ทราบ ทุกครั้งหลังตรวจสอบสิ้นสุด ตามประกาศของ กพท.ฉบับที่ 33 กำหนด พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องกับคลังสินค้า	ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ให้บริการขนส่งสินค้าโดย RA โดยให้ส่งพธ.ดำเนินการร่วมตามแผนฯ ในกรณีที่ผู้ขอสัมปทานยังไม่ได้เป็น RA ต้องไม่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางอากาศหรือมีกรอบเวลาที่ชัดเจนในการให้บริการคลังสินค้าขณะรอใบรับรอง RA จาก กพท.

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A2026501

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standards

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : สคกส.

ยุทธศาสตร์ที่ S2 Airport Service Capacity

กลยุทธ์ที่ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560)

2. หลักการและเหตุผล ที่ประชุม ครม. อนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) เมื่อวันที่ 24 ส.ค.53

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2559

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....12.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)														240.000		
2	งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)														80.825		
3	งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) (CC5)														906.124		
4	งานจ้างก่อสร้างงานที่มีความจำเป็นเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อการใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (CC7)														270.884		
5	งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2560)														377.390		
6	งานจ้างที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)														1.000		
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		1,876.224		

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม1,876.224.....ล้านบาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

(รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

☐ งบทำการ.....บาท

☒ งบลงทุน.....1,876.224.....ล้านบาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
แผนปฏิบัติการ	งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) (CC5)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างก่อสร้างงานที่มีความจำเป็นเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อการใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (CC7)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2560)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างที่ปรึกษางานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)		ร้อยละผลการดำเนินงานเมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3	ไตรมาสที่ 4				
	เร่งรัดดำเนินการก่อสร้าง	ส่งมอบงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) ให้กับ ทสภ.	เตรียมการส่งมอบงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) (ขาออก) และงานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ให้กับ ทสภ. และส่งมอบงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) ให้กับ ทสภ.	ส่งมอบงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) (ขาออก) และงานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ให้กับ ทสภ.				
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ถ้าร้อยละของความก้าวหน้าของการก่อสร้างมีความล่าช้ามากกว่า 10 เมื่อเปรียบเทียบกับ ร้อยละความก้าวหน้าของผลงานและแผนงาน								

7. ปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560)

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ผู้รับจ้างงาน CC2/1 ขาดสภาพคล่องทางการเงิน	ผู้รับจ้างไม่สามารถจัดซื้อเพื่อนำวัสดุเข้ามาติดตั้งได้ตามแผนงาน	สูง		ไม่มี	ไม่มี
2	ผู้รับจ้างงาน CC2/1 ขออนุมัติวัสดุล่าช้าส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการส่งของการติดตั้ง และการทดสอบระบบ	โครงการแล้วเสร็จล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้	ปานกลาง	ต่ำ	เร่งรัดให้ผู้รับจ้างงาน ส่งเอกสารเพื่ออนุมัติวัสดุ และ เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ให้ครบถ้วน เพื่อส่งงานงวดที่ 6	
3	การกีดขวางของระบบสาธารณูปโภคเดิม (CC5) ทำให้ไม่สามารถทำการทดสอบตามแผนงานได้	ทำให้การทดสอบระบบไม่เป็นไปตามแผนงาน	สูง	ปานกลาง	เร่งรัดพิจารณาด้านเทคนิคเพื่อแก้ปัญหาการกีดขวางของระบบสาธารณูปโภค	
4	การทดสอบระบบ (CC5) ไม่สามารถทำได้ตามแผนงาน เนื่องจากกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ.	การทดสอบระบบใช้เวลานานกว่าแผนที่กำหนดไว้	ปานกลาง	ต่ำ	ประสานงานร่วมกับหน่วยงานภายใน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง และจะต้องวางแผนการทดสอบเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ.	

หมายเหตุ: หากมีข้อสงสัย กรุณาสอบถาม ส่วนบริหารความเสี่ยง ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854, 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐

G1 Standards

☒

G2 Service

☐

G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A2026502

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : สคกส.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :

ยุทธศาสตร์ที่ S2 Airport Service Capacity

กลยุทธ์ที่ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสก.

2. หลักการและเหตุผล ปัจจุบัน ทสก. มีทางวิ่งจำนวน 2 เส้น ซึ่งขีดความสามารถทางวิ่งของ ทสก. จะลดลง ในช่วงที่ต้องปิดทางวิ่งเพื่อดำเนินการบำรุงรักษา ทอท. จึงมีโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในช่วงเวลาดังกล่าว

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระหว่างที่ต้องดำเนินการปิดซ่อมทางวิ่งของ ทสก.

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2563

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....12.....เดือน												อดเบิกจ่าย (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	งานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension Perimeter Taxiway และสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ทสก.														2,845.050	สคกส.	
2	งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2														172.480		
3	งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง														130.799		
4	งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม														44.317		
5	การขุดเขยื้อนได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม														925.000		
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนลำดับที่ 1 แสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		46.11	49.96	55.45	61.91	68.31	74.11	78.45	83.62	89.79	93.73	97.73	100.00		4,117.645		

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 4,117.645 ล้านบาท (รวม VAT ร้อยละ 7) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....ล้านบาท

☒ งบลงทุน 4,117.645 ล้านบาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด			เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
					1	2	3	4	5
					ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน								
แผนปฏิบัติการ	งานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension Perimeter Taxiway และสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ทสภ.			ร้อยละผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2			ร้อยละผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง			ร้อยละผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม			ร้อยละผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับแผน	80	85	90	95	100
	การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม			ร้อยละผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับแผน	60	70	80	90	100
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
	ดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน		ดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน	ดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน			ดำเนินการก่อสร้างตามแผนงาน		
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ถ้าร้อยละของความก้าวหน้าของการก่อสร้างมีความล่าช้ามากกว่า 10 เมื่อเปรียบเทียบ ร้อยละความก้าวหน้าของผลงานและแผนงาน									

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสภ.

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	งานจ้างก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension, Perimeter Taxiway และสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ทสภ.	<u>ดำเนินงานก่อสร้าง</u> ทางวิ่งเส้นที่ 3, Taxiway D Extension, Perimeter Taxiway และสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน ทสภ.		2,845.050
2	งานจ้างปรับปรุงคุณภาพดินบริเวณลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2	ดำเนินงานก่อสร้าง		172.480
3	งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง	ดำเนินงานควบคุมงานก่อสร้าง		130.799
4	งานจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม	ดำเนินงานตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม		44.317
5	การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	ดำเนินการจ่ายเงินชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม		925.000

4,117.645

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสก.

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	การทำงานในพื้นที่เชื่อมต่อทางวิ่งบริเวณ F1 และ F4 ซึ่งอยู่ในพื้นที่หวงห้าม (Restrict Area)	งานก่อสร้างล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงาน	ปานกลาง	ต่ำ	เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดทำแผนความปลอดภัยและประสานงานกับผู้ออกแบบพิจารณาแนวทางแก้ปัญหาทาง GI ที่เหมาะสม	
2	การปรับปรุงดินในพื้นที่ DVOR ผู้รับจ้างไม่สามารถเข้าทำงานได้ตามแผนงาน	งานก่อสร้างล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงาน	สูง	ปานกลาง	เร่งรัดติดตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.	
3	การติดตั้ง Runway Status Light (RWSL) บนทางวิ่งที่เปิดใช้งานอยู่	งานก่อสร้างล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงาน	สูง	ปานกลาง	เร่งรัดประชุมหารือกับ บวท.	
4	การออกแบบระบบไฟฟ้าสนามบิน ALCMS และ RWSL เนื่องจากต้องได้รับข้อมูลจาก บวท. ก่อน	งานก่อสร้างล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงาน	สูง	ปานกลาง	เร่งรัดประชุมหารือกับ บวท.	
5	การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อตรงพื้นที่บริเวณทางวิ่งเดิมกับทางขับใหม่ F1, F4, F8 (แผนความปลอดภัยระยะที่ 4)	ทำให้งานต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น งานไฟฟ้าสนามบิน งานทดสอบระบบ เกิดความล่าช้า	ปานกลาง	ต่ำ	เร่งรัดให้ผู้รับจ้างจัดทำแผนความปลอดภัยระยะที่ 4 ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	

หมายเหตุ: หากมีข้อสงสัยกรุณาสอบถาม ส่วนบริหารโครงการ ฝ่ายบริหารและประเมินโครงการ โทร. 02-535-2854/02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A2026503

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝผพ.

ยุทธศาสตร์ที่ Airport Service Capacity

กลยุทธ์ที่ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :: ทดม.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3

2. หลักการและเหตุผล จากสภาพปัจจุบันของ ทดม. ภายหลังจากดำเนินการโครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 2 แล้วเสร็จมีทางวิ่งจำนวน 2 เส้น สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีการจัดหลุมจอดอากาศยานใช้งานจำนวน 108 หลุมจอด มีหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 27 หลุมจอด หลุมจอดระยะไกลจำนวน 81 หลุมจอดและอาคารผู้โดยสารมีขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี แต่อย่างไรก็ตามจากการเจริญเติบโตของปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณผู้โดยสารของ ทดม. เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ทอท.จำเป็นต้องพิจารณาแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับการเติบโต ภายใต้อำนาจทางกายภาพของ ทดม. รวมทั้งปัจจัยที่ส่งผลทำให้การพัฒนาล่าช้า เช่น การพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ระเบียบขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้การวางแผนพัฒนา ทดม. มีความเป็นไปได้และสามารถนำไปใช้ได้ตรงกับความเป็นจริง

3. วัตถุประสงค์ของแผน 1) เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง และพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ๆ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 40 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการรื้ออาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม และขยายอาคารเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 18 ล้านคนต่อปี ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งนี้การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 1 เป็นการปรับปรุงเพื่อฟื้นฟูสภาพอาคารให้อยู่ในสภาพใหม่ และยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร โดยเมื่อแล้วเสร็จอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 จะรองรับผู้โดยสารภายในประเทศรวม 22 ล้านคนต่อปี

2) เพื่อให้ระบบขนถ่ายผู้โดยสารระหว่างทางอากาศและทางพื้นดินมีประสิทธิภาพ ลดความแออัดระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อบนขนส่งทางราง

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566-2572

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย (ลบ.)		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ดำเนินการจัดหาผู้ออกแบบ																
2	ผู้ออกแบบดำเนินการออกแบบ														174.2	ฝผพ.	ทดม.
2.1	จัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบ																
2.2	ดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือก																
2.3	ดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้น																
2.4	ดำเนินการจัดทำแบบขั้นพัฒนาแบบ																
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	15	20	30	35	40	50	60	70	80	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* :

☐ ไม่ใช้งบประมาณ

☒ งบลงทุน 186.201 ล้านบาท (วงเงินลงทุนก่อสร้างทั้งโครงการ 36,829.499 ล้านบาท)

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

(รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์	ร้อยละความสำเร็จการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน		60	50	55	60	70	80
แผนปฏิบัติการ	ไม่สามารถดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างออกแบบได้ภายใน ปี 2566		ผู้ออกแบบดำเนินการจัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบเสนอ ทอท. ให้ความเห็นชอบแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2566	ทอท. ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างออกแบบภายในปีงบประมาณ 2566	ทอท. ดำเนินการเซ็นสัญญาจ้างผู้ออกแบบและเริ่มงานออกแบบภายในปีงบประมาณ 2566	ผู้ออกแบบดำเนินการจัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบเสนอ ทอท. ให้ความเห็นชอบแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2566	ผู้ออกแบบดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือกเสนอ ทอท. ให้ความเห็นชอบแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2566	ผู้ออกแบบดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้นภายในปีงบประมาณ 2566
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2		ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4	
	ดำเนินการจัดหาผู้ออกแบบ		ดำเนินการจัดหาผู้ออกแบบ		ดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือก		ดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้น	
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ไม่สามารถดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างออกแบบได้ภายในปีงบประมาณ 2566								

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ : โครงการพัฒนาม้าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	งานจ้างสำรวจและออกแบบ โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3	งบประมาณลงทุนปี 2566		
		1.1 จัดทำรายงานความเข้าใจภาพรวมโครงการและแนวความคิดในการออกแบบ		67,709,420.00
		1.2 ดำเนินการจัดทำแบบร่างทางเลือก		33,854,710.00
		1.3 ดำเนินการจัดทำแบบร่างขั้นต้น		84,636,775.00
				186,200,905.00
		งบประมาณลงทุนปี 2567		
		1.4 ดำเนินการจัดทำแบบขั้นพัฒนาแบบ		135,418,840.00
		1.5 ดำเนินการจัดทำแบบรายละเอียด		135,418,840.00
		1.6 ดำเนินการจัดทำรายละเอียดแบบสำหรับยื่นขออนุญาต		50,782,065.00
		1.7 ดำเนินการจัดทำรายละเอียดเอกสารเพื่อการประกวดราคา		101,564,130.00
		1.8 สนับสนุนการขออนุญาตก่อสร้าง		16,927,355.00
				440,111,230.00
		งบประมาณลงทุนปี 2568		
		1.9 สนับสนุนการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง		16,927,355.00
		งบประมาณลงทุนปี 2572		
		1.10 สนับสนุนขั้นตอนระหว่างการก่อสร้างโครงการ		33,854,710.00
		รวม		677,094,200.00

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนา ทดม. ระยะที่ 3

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ขั้นตอนการออกแบบก่อสร้าง ไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้นาน ในปัจจุบัน	ต้องมีการทบทวนการออกแบบก่อสร้างใหม่	สูง	ปานกลาง	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดหาและคณะกรรมการตรวจรับ เป็นผู้กำกับดูแลขั้นตอนการออกแบบ	สอบถามความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน ที่ ทดม.
2	กระบวนการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	ไม่สามารถจัดหาผู้รับจ้างได้ ตามที่กำหนดทำให้เกิดความล่าช้า	สูง	ปานกลาง	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่าง TOR ราคากลางเพื่อให้ได้ตามคุณสมบัติที่วางไว้	ปรับปรุงแก้ไข TOR เพื่อให้ได้ผู้รับจ้างออกแบบ
	2.1 ผู้ยื่นขอเสนอราคายื่นเอกสารไม่ครบถ้วนถูกต้องตามข้อกำหนด 2.2 มีผู้เสนอราคาเพียงเดียว					

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standards

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A2026504

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝผท.

ยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity

กลยุทธ์ที่ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝวล.,ฝผท.,ทชม.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1

2. หลักการและเหตุผล อัตราการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ ทชม. เติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ประกอบกับการแข่งขันด้านราคาของสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ ณ ทชม. โดยในปีงบประมาณ 2562 มีปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการถึง 11 ล้านคน ซึ่งเป็นปริมาณที่เกินขีดความสามารถในการรองรับของ ทชม. (8 ล้านคนต่อปี) ส่งผลทำให้เกิดความคับคั่ง และระดับการให้บริการลดลง ฝผท. จึงตระหนักในเรื่องดังกล่าวและได้จัดทำโครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1 ซึ่งเป็นไปตามแผนแม่บทการพัฒนา ทชม. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ทชม. ต่อไป

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ทชม. โดยการพัฒนาศักยภาพขีดความสามารถ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ 8 ล้านคน/ปี เป็น 16.5 ล้านคนต่อปี

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-2571

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
A	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม															ฝวล.	ฝวล.,ฝผท.,ทชม.
1	ขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ																
	1.1 ทอท. จัดทำรายละเอียดโครงการ (ฉบับทบทวน)															ทอท.	
	1.2 คณะกรรมการต่างๆภายใน ทอท. พิจารณา															ทอท.	
	1.3 คค. สศช. พิจารณา เสนอ ครม. พิจารณา															ทอท.	
2	ขั้นตอนการออกแบบ														89.595		
	2.1 ขอบประมาณ และจัดทำ TOR จ้างออกแบบ															คณะกรรมการร่าง TOR ฯ	
	2.2 จัดหาผู้รับจ้างออกแบบ															คณะกรรมการจัดหา ฯ	
	2.3 ดำเนินการออกแบบ																
	2.3.1 ดำเนินการออกแบบ															คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	2.3.1.1 ส่งรายงานแนวความคิดในการออกแบบ (Inception Report)																
	2.3.1.2 ส่งแบบร่างทางเลือก (Schematic Report)																
	2.3.1.3 ส่งแบบร่างขั้นต้น (Preliminary Design)																
	2.3.1.4 ส่งแบบขั้นพัฒนาแบบ (Development Design)																
	2.3.1.5 ส่งแบบรายละเอียด (Detail Design)																
	2.3.1.6 ส่งแบบสำหรับยื่นขออนุญาตก่อสร้าง (Submitted Drawings)																
	2.3.1.7 ส่งเอกสารเพื่อการประกวดราคา (Tender Document)																
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	30	40	50	60	65	70	75	80	90	100				

* การลงนามในสัญญาจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการอนุมัติโครงการจาก ครม. และ ได้รับความเห็นชอบ EIA

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 89.595 ล้านบาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☒ งบลงทุนปี 2566 = 89.595 ล้านบาท (งบออกแบบ)

(รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

(จากงบประมาณรวมทั้งสิ้น 358.38 ล้านบาท)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด			เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
					1	2	3	4	5
				ปี 2566	ครบปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ร้อยละความสำเร็จของโครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1 ตามแผนการดำเนินงานฉบับปรับปรุง			80	60	70	80	90	100
แผนปฏิบัติการ	การจัดหาผู้รับจ้างออกแบบได้ตามระยะเวลาที่กำหนด และได้ผู้รับจ้างออกแบบที่เป็นไปตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้			ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติ ครบถ้วนใน ระยะเวลาที่ กำหนด	ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติ ครบถ้วน แต่ไม่ สามารถจัดหาได้ ทันใน ปีงบประมาณ 2566	ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติ ครบถ้วน ล่าช้ากว่า แผน15 วัน	ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติ ครบถ้วนใน ระยะเวลาที่ กำหนด	ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติครบถ้วน เร็วกว่าแผนที่ กำหนดไว้ 15 วัน	ได้ผู้รับจ้าง ออกแบบที่มี คุณสมบัติ ครบถ้วนเร็วกว่า แผนที่กำหนดไว้ 30 วัน
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4			
	- กระบวนการจัดหาผู้รับจ้างออกแบบ เป็นไปตามแผนงาน		- ได้ผู้รับจ้างออกแบบ	- แบบร่างทางเลือก (Schematic Report) แล้วเสร็จ		- แบบร่างขั้นต้น (Preliminary Design) แล้วเสร็จ			

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ไม่ได้ผู้รับจ้างออกแบบ ภายในเดือน มี.ค.66

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ไม่ได้ผู้รับจ้างออกแบบ ภายในเดือน มี.ค.66

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1	- งบประมาณสำหรับงานจ้างออกแบบ = 358.38 ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)	-	16,176.887
		- *งบประมาณโครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1 = 15,818.507 ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 และ ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง)		

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการพัฒนา ทชม. ระยะที่ 1

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ไม่สามารถจัดจ้างผู้รับจ้างออกแบบได้ตามกำหนด เนื่องจากไม่ได้รับความสนใจจากผู้รับจ้างออกแบบ เข้ามาร่วมยื่นเสนองาน	ไม่สามารถดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานได้ตามแผนงานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	มีการประชาสัมพันธ์โครงการ	เร่งดำเนินการจัดจ้างประมูลงานรอบถัดไป เพื่อให้ได้ผู้รับจ้างออกแบบเร็วที่สุด หรือปรับปรุงแก้ไขขอบเขตงานฯ
2	ผู้รับจ้างออกแบบ ไม่สามารถออกแบบได้ทันตามแผนงานที่กำหนด	ไม่สามารถดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานได้ตามแผนงานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	ติดตามการดำเนินงานด้านการออกแบบอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็วในกรณีที่การดำเนินการเริ่มเกิดความล่าช้า	-

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566
ยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์
กลยุทธ์ที่ 2.3 เพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการบริหารงานท่าอากาศยานแห่งใหม่ในอนาคต

☐ G1 Standard ☒ G2 Service ☐ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A2036505

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝผท.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : คณะกรรมการร่าง TOR

คทง.พัฒนาศักยภาพ

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชิงใหม่แห่งที่ 2 (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชิงใหม่ แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study))
2. หลักการและเหตุผล เพื่อให้การทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีความครบถ้วนทุกมิติและเป็นไปตามสั่งการของปลัดกระทรวงคมนาคม ทอท.
3. วัตถุประสงค์ของแผน ทอท. มีความประสงค์จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชิงใหม่แห่งที่ 2 จำนวน 1 งาน สำหรับใช้ในการประกอบการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2564 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย(บาท)		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	การดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษา															คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	1.1 ที่ปรึกษาส่งรายงานเอกสารเบื้องต้น (Inception Report) (90 วันจากวันลงนาม)													2,850,000		คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	1.2 ที่ปรึกษาส่งรายงานระหว่างการศึกษา (Interim Report) (180 วันจากวันลงนาม)													5,700,000		คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	1.3 ที่ปรึกษาส่งร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report) (270 วันจากวันลงนาม)													5,700,000		คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	1.4 ที่ปรึกษาส่งรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) (365 วันจากวันลงนาม)													3,800,000		คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
	1.5 ที่ปรึกษาให้คำปรึกษาและประชุมชี้แจงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ (365 วันจากวันลงนาม)															คณะกรรมการตรวจรับ ฯ	
2	การนำเสนอและขออนุมัติรายงานการศึกษา															คทง.พัฒนาศักยภาพ	
	2.1 เสนอ คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาอนุมัติรายงานการศึกษา															คทง.พัฒนาศักยภาพ	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100	18,050,000			

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 18,050,000 บาท(ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☒ งบทำการ 18,050,000 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ร้อยละความสำเร็จของแผนการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2566	80	60	70	80	90	100
แผนปฏิบัติการ	ความสำเร็จของแผนการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2566	ที่ปรึกษาฯส่งร่างรายงานขั้นสุดท้ายแล้วเสร็จ	ที่ปรึกษาฯส่งรายงานเอกสารเบื้องต้นแล้วเสร็จ	ที่ปรึกษาฯส่งรายงานระหว่างการศึกษาแล้วเสร็จ	ที่ปรึกษาฯส่งร่างรายงานขั้นสุดท้ายแล้วเสร็จ	ที่ปรึกษาฯส่งรายงานขั้นสุดท้ายแล้วเสร็จ	ที่ปรึกษาฯดำเนินการให้คำปรึกษาและประชุมชี้แจงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
KRIs	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน		เฝ้าดูปกติ (สีเขียว)	เฝ้าดูดีขึ้น (สีเหลือง)	แจ้งเตือน (สีแดง)
	ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานได้ทันตามแผนงานที่กำหนด		60		80	70	60

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study))

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study)	งบประมาณรวม 19,000,000 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ปีงบประมาณ 2566 = 18,050,000 บาท ปีงบประมาณ 2567 = 950,000 บาท	19,000,000	

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ 2 (งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการเบื้องต้นของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (Preliminary Feasibility Study))

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ที่ปรึกษาฯ ไม่สามารถส่งรายงานได้ทันตามแผนงานที่กำหนด	ไม่สามารถดำเนินการนำเสนอและขออนุมัติรายงานการศึกษาฯ ได้ตามแผนงานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	- ติดตามการดำเนินงานจัดทำรายงานการศึกษาฯ อย่างใกล้ชิด จัดประชุมติดตามงานให้เป็นไปตามกำหนด	-

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์



G1 Standard



G2 Service



G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพช.

ยุทธศาสตร์ที่ 3 Regional Hub

กลยุทธ์ที่ 3.2. มุ่งสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ทสภ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝขอ.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo

2. หลักการและเหตุผล

พัฒนาระบบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการในเขตปลอดอากร โดยการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 2 Phases

1) ระบบ Smart Access - เป็นระบบบริหารจัดการการเข้าออกเขตปลอดอากร โดยผู้ใช้งานสามารถลงชื่อเข้าใช้ล่วงหน้าพร้อมทั้งระบบสามารถทำการตรวจสอบประวัติด้านความปลอดภัยได้โดยตรงจากการเชื่อมต่อข้อมูลกับกรมการปกครองและขนส่งทางบก

2) ระบบ Smart Cargo เป็นระบบที่เชื่อมโยงข้อมูลจากคลังสินค้าและข้อมูลจากกงสุลแบบ Real Time โดยระบบจะเชื่อมต่อกับระบบ Smart Access สำหรับการ Shipping และ Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดขั้นตอนในการนำสินค้าออกจากคลัง

3. วัตถุประสงค์ของแผน

3.1 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบภายใน Freezone

3.2 นำเทคโนโลยีมาช่วยลดกระบวนการและลดระยะเวลาในการดำเนินการ

4. แนวทางการดำเนินงาน :



แผนระยะ 1 ปี



แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2564 (เพิ่มเติม) - 2566

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
2	Phase 2: โครงการ Smart Cargo*																
	2.3 พัฒนาระบบ (12 เดือน)																
	2.4 เปิดใช้งานระบบ																
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	30	35	40	45	50	60	65	75	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** :



ไม่ใช้งบประมาณ



ใช้งบประมาณรวม 43,331,000 บาท



บุคลากร (ถ้ามี)



ICT (ถ้ามี)

(ใช้งบประมาณรวมทั้งโครงการ 280,329,300 บาท (รวม VAT ร้อยละ 7))



งบทำการ 43,331,000 บาท (จ้างเอกชนปฏิบัติงานกำกับดูแลฯ กรมศุลกากร)



งบลงทุน -บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
		ปี 2566	ปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์							
แผนปฏิบัติการ	ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo	ระดับ 5	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
KRIs	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน		เฝ้าดูปกติ (สีเขียว)	เฝ้าดูดีขึ้น (สีเหลือง)	แจ้งเตือน (สีแดง)
	ทดสอบระบบ Smart Cargo แล้วเสร็จ		ก.ค.-65		มิ.ย.-65	ก.ค.-65	ส.ค.-65

หมายเหตุ

- ระดับ 1 พัฒนาระบบ Smart Cargo แล้วเสร็จในเดือน ก.ย.65
- ระดับ 2 พัฒนาระบบ Smart Cargo แล้วเสร็จในเดือน ส.ค.65
- ระดับ 3 พัฒนาระบบ Smart Cargo แล้วเสร็จในเดือน ก.ค.65
- ระดับ 4 เปิดใช้งาน Smart Cargo
- ระดับ 5 ทอท.มีข้อมูล Process Time ในพื้นที่ Curb ในเพื่อนำมาใช้ต่อยอดในการวิเคราะห์เพื่อระบุถึงเกณฑ์ในการกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเข้ารับ/ส่งสินค้าโดย Logistic/Shipment

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	Phase 1: โครงการ Smart Access			33,914,900.- (ใช้งบประมาณปี 2563)
2	Phase 2: โครงการ Smart Cargo			อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดเพื่อ ของงบประมาณของ สทส.

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Cargo

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	หน่วยงานภายนอกไม่ต้องการเข้าร่วมโครงการ	ไม่สามารถพัฒนา Freezone Smart Access หรือ Freezone Smart Cargo ได้ตามแผนที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	ทำความเข้าใจพร้อมทั้งระบบถึงประโยชน์ที่หน่วยจะได้รับ และกำหนดข้อมูลที่ต้องการจะเชื่อมต่อให้ชัดเจน	
2	หน่วยงานเป้าหมายต้องการเข้าร่วมโครงการแต่อาจหาข้อสรุปในการดำเนินการไม่ลงตัว		ปานกลาง	ต่ำ		
3	ข้อมูลที่แสดงผลไม่ถูกต้อง และไม่ครบถ้วน		สูง	ต่ำ	ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องร่วมทดสอบและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยวิธีการทดสอบในรูปแบบต่างๆ ก่อนนำไปใช้งาน	
4	ผู้รับจ้างนำเข้าอุปกรณ์ที่จำเป็นในการติดตั้งจากต่างประเทศได้ล่าช้ากว่ากำหนดเนื่องจากภัยธรรมชาติ โรคระบาด และการเมือง ทำให้เวลาในการติดตั้งน้อยลง		สูง	ต่ำ	1. คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ต้องกำกับดูแลและติดตามงานติดตั้งอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง 2. วางแผนทางเลือกของผู้ผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องจากประเทศอื่นๆ 3. ประเมินระยะเวลาให้เหมาะสม เพิ่มคนทำงาน เพิ่มเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามกำหนด	
5	กายภาพของพื้นที่ติดตั้งมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยสำรวจไว้		สูง	ต่ำ	ทำแผนการดำเนินงานโดยวางแผนร่วมกับส่วนงานภายใน ทอท.และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง และกำหนดผู้รับผิดชอบข้อมูลที่ชัดเจน	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566.....

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A3026622

ยุทธศาสตร์ที่ 3 และ 6 Regional Hub และ Non-Aero Business

กลยุทธ์ที่ 3.2 : มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ทสภ.

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพธ.

กลยุทธ์ที่ 6.2 : พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝขอ.ทสภ.,

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ ...

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ ...

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ ...

2. หลักการและเหตุผล ...

2. หลักการและเหตุผล ...

2. หลักการและเหตุผล ...

ให้ทันต่อสถานการณ์ และรักษาโอกาสทางธุรกิจพร้อมกับสร้างรายได้ให้แก่ ทอท. อย่างต่อเนื่อง ฝพธ. จึงขอเสนอการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ให้รองรับ

ตลาดธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในระดับสากล ซึ่งเป็นแนวทางและรูปแบบการสร้างรายได้ให้กับ ทอท. ต่อไปในอนาคตด้วย ...

3. วัตถุประสงค์ของแผน...

3. วัตถุประสงค์ของแผน...

3. วัตถุประสงค์ของแผน...

4. แนวทางการดำเนินงาน :

4. แนวทางการดำเนินงาน :

4. แนวทางการดำเนินงาน :

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 9 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ปีงบประมาณ 2566															
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	จัดทำข้อกำหนดรายละเอียด (TOR) เพื่อดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา														ฝพธ.	ฝขอ.ทสภ. ทดม. ทภก. ทชม. ทหญ. ทชร.	
2	ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.														ฝพธ.	ฝพด. ฝขอ.ทสภ. ทดม. ทภก. ทชม. ทหญ. ทชร.	
3	ศึกษาแนวทางพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. (ก.ย.66 - เม.ย.67)												4,132,800		ฝพธ.	ฝขอ.ทสภ. ทดม. ทภก. ทชม. ทหญ. ทชร.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)					10	20	40	50	60	70	80	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้ ** :

☐ ไม่ใช้งบประมาณ

☒ ใช้งบประมาณรวม 4,132,800 บาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☒ งบทำการ 4,132,800 บาท

☐ งบลงทุน - บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2567	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์							
แผนปฏิบัติการ	ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แล้วเสร็จ	สัปดาห์สุดท้ายของเดือน ก.ย.66		หลัง ก.ย.66	ก.ย.66	ส.ค.-66	

7. Trigger Point (แจ้งเดือนเพื่อปรับแผน)** :

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ ... จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ...

กิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
	งบทำการ	งบลงทุน
จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.	20,664,000	

รายการ	ราคา (บาท)
1. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทสภ.	8,711,870
2. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทดม.	3,311,870
3. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทภก.	3,383,870
4. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทชม.	1,752,130
5. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทหญ.	1,752,130
6. จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ทชร.	1,752,130
รวม	20,664,000

หมายเหตุ : ไม่รวม VAT 7% เนื่องจากเป็นการจ้างที่ปรึกษาต่างชาติ

รายละเอียดราคากลางอัตราค่าตอบแทนที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางพัฒนารูจกจนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.

ลำดับที่	ตำแหน่ง	วุฒิ	ประสบการณ์	คน	ค่าตอบแทน (บาท/เดือน/คน)	อัตราคูณ (Mark-Up)	ค่าตอบแทน (บาท/เดือน)	เวลาที่ใช้ (เดือน)						จำนวนเงิน (บาท)						รวมเงิน (บาท)
			ขั้นต่ำ (ปี)					BKK	DMK	HKT	CNX	HDY	CEI	BKK	DMK	HKT	CNX	HDY	CEI	
1. ค่าตอบแทนบุคลากร																				
1.1 บุคลากรต่างชาติหลัก																				
1.1.1	ผู้จัดการโครงการ	ป.โท	20	1	450,000	1.000	450,000	2	2	2	1	1	1	900,000	900,000	900,000	450,000	450,000	450,000	4,050,000
1.1.2	ผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งสินค้าดิจิทัล	ป.โท	10	1	350,000	1.000	350,000	2	2	2	1	1	1	700,000	700,000	700,000	350,000	350,000	350,000	3,150,000
1.1.4	ผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่งสินค้าทางอากาศ	ป.โท	10	1	350,000	1.000	350,000	2	2	2	1	1	1	700,000	700,000	700,000	350,000	350,000	350,000	3,150,000
1.1.3	ผู้เชี่ยวชาญด้านปฏิบัติการขนส่งสินค้า	ป.ตรี	10	1	35,000	2.475	86,625	2	2	2	1	1	1	173,250	173,250	173,250	86,625	86,625	86,625	779,625
	รวม													2,473,250	2,473,250	2,473,250	1,236,625	1,236,625	1,236,625	11,129,625
1.2 บุคลากรต่างชาติสนับสนุน																				
1.2.1	ผู้ประสานงานโครงการ	ป.ตรี	5	2	30,000	2.475	148,500	2	2	2	1	1	1	297,000	297,000	297,000	148,500	148,500	148,500	1,336,500
ค่าตอบแทนบุคลากร (รวม)														2,770,250	2,770,250	2,770,250	1,385,125	1,385,125	1,385,125	12,466,125
2. ค่าใช้จ่ายทางตรง					อัตรา/หน่วย	หน่วย	จำนวน (คน)	จำนวนที่ใช้/ท่าอากาศยาน						จำนวนเงิน (บาท)						รวมเงิน (บาท)
2.1	ค่าโดยสารเครื่องบินระหว่างประเทศ				100,000	บาท/ครั้ง	6	9	0	0	0	0	0	5,400,000	0	0	0	0	0	5,400,000
2.2	ค่าที่พักและค่าใช้จ่ายในประเทศไทย				4,000	บาท/วัน	6	10	10	10	5	5	5	240,000	240,000	240,000	120,000	120,000	120,000	1,080,000
2.3	ค่าโดยสารเครื่องบินในประเทศไทย				4,000	บาท/ครั้ง	6	0	0	3	2	2	2	0	0	72,000	48,000	48,000	48,000	216,000
2.4	ค่าจัดเก็บข้อมูล				20,000	บาท/ทำา	-	1	1	1	1	1	1	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	120,000
2.5	ค่าสำนักงานและไฟฟ้า				20,000	บาท/เดือน	-	2	2	2	1	1	1	40,000	40,000	40,000	20,000	20,000	20,000	180,000
2.6	ค่าโทรศัพท์				2,000	บาท/เดือน	6	2	2	2	1	1	1	24,000	24,000	24,000	12,000	12,000	12,000	108,000
2.7	ค่าเดินทางโดยรถยนต์ในประเทศไทย				2,000	บาท/วัน	6	10	10	10	5	5	5	120,000	120,000	120,000	60,000	60,000	60,000	540,000
2.8	ค่าจัดทำรายงาน				2,000	บาท/เล่ม	-	20	20	20	20	20	20	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	240,000
2.9	ค่าเบ็ดเตล็ด													57,620	57,620	57,620	47,005	47,005	47,005	313,875
ค่า.ใช้จ่ายทางตรง (รวม)														5,941,620	541,620	613,620	367,005	367,005	367,005	8,197,875
	รวมทั้งสิ้น													8,711,870	3,311,870	3,383,870	1,752,130	1,752,130	1,752,130	20,664,000

อ้างอิงหลักเกณฑ์ราคากลางค่าจ้างที่ปรึกษา ตามหนังสือกระทรวงการคลังที่ กค 0903/ว 99 ลงวันที่ 20 พ.ย.46 สำหรับอัตราค่าตอบแทนในการจ้างที่ปรึกษาต่างประเทศ

และหนังสือกระทรวงการคลังที่ นร 0506/ว 128 ลงวันที่ 8 ส.ค.56 สำหรับอัตราค่าตอบแทนในการจ้างที่ปรึกษาต่างประเทศ แต่ใช้วุฒิ ป.ตรี โดยใช้ Mark-Up ที่ 2.475

7. ปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ ... จ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ...

ปัจจัยเสี่ยง	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
		ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
การหาที่ปรึกษาการศึกษาแนวทางพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ไม่ได้	เสียโอกาสในการพัฒนารัฐกิจขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน			เตรียมข้อมูลประกอบให้ครบถ้วน ก่อนที่จะนำเสนอแผนในการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อให้เกิดความน่าสนใจ	-
ใช้ระยะเวลาในการจัดหาที่ปรึกษานานเกินไป	เกิดความล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผน			ประสานกับส่วนงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งดำเนินการ	-

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A4016508

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพช.

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝปต.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการสร้างความร่วมมือเพื่อบูรณาการร่วมกันระหว่าง ทอท. และ Sister Airports

2. หลักการและเหตุผล ทอท. มีโครงการ Sister Airport ซึ่งในปัจจุบันมีการแลกเปลี่ยน Best Practice ในส่วนของ Operation ทั้งนี้ Technology ได้ถูกนำมาใช้งานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการมากขึ้น โดยแต่ละ Airport ก็มีมุมมองและ Solution ที่แตกต่างกัน ดังนั้นโครงการนี้จึงเล็งเห็นถึงประโยชน์ในการ Sharing Knowledge และ Solution ระหว่างกันเพื่อ Adapt และนำ Knowledge ดังกล่าวมา Apply และบูรณาการร่วมกัน

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อเป็นการ Sharing Technology/Solution ระหว่าง AOT และ Sister Airport เพื่อสร้างการบูรณาการในเชิงของการนำข้อมูลหรือ Solution ที่มีประโยชน์และสนับสนุน Operation ร่วมกัน

4. แนวทางการดำเนินงาน :

แผนระยะ 1 ปี

☐ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	จัดเตรียมข้อมูลเพื่อใช้สำหรับการนำเสนอและหารือในส่วนของ AOT Technology และ Solution															ฝพช.	ฝปต.
2	Sharing Best Practice Topic: Advanced Technology as a Driver for Business Success and Seamless Travel															ฝพช.	ฝปต.
3	Kick off meeting (Internal)															ฝพช.	ฝปต.
4	นำเสนอรูปแบบ Shadowing program and methodology กับ IST															ฝพช.	ฝปต.
5	ประสานงานและหารือถึงรายละเอียด Shadowing program working plan															ฝพช.	ฝปต.
6	Execution of shadowling program plan and design thinking															ฝพช.	ฝปต.
7	Test and Proof of concept															ฝพช.	ฝปต.
8	สรุปผล Shadowing program และ output															ฝพช.	ฝปต.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		8	17	25	33	42	50	58	67	75	83	92	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม (อยู่ระหว่างการพิจารณาจาก สกต.) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

(มีงบประมาณรองรับแล้ว)

☐ งบทำการ.....บาท

☐ งบลงทุนบาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
			ปี 2565	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์								
แผนปฏิบัติการ	Execution of shadowling plan and design thinking		พ.ค.-66	ส.ค.-66	ก.ค.-66	มิ.ย.-66	พ.ค.-66	เม.ษ.66
	สรุปผล Shadowing program และ output		ก.ย.-66	พ.ค.-66	มิ.ย.-66	ก.ค.-66	ส.ค.-66	ก.ย.-66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
		Sharing Best Practice AOT Sister Airport CEO Forum 2022	Execution of shadowling plan and design thinking			สรุปผล Shadowing program และ output		
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ประสานงานและหารือถึงรายละเอียด Shadowing program working plan ภายในเดือน เม.ย.65								

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Office

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	Sister airport ยังไม่มีความพร้อมหรือสนใจที่จะเข้าร่วม	มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ	สูง	ปานกลาง	รายงานผลการประสานงานเป็นระยะเพื่อปรับแนวทางการดำเนินงาน	
2						
3						
4						

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A4016510

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝรส.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม: ฝพต., ฝรค., ฝพ

แผนปฏิบัติการปี 2566 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ☐ G1 Standard ☒ G2 Service ☐ G3 Financial
ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจอดยานพาหนะ ณ ทดม. (อาคารจอดรถ 7 ชั้น) และ ทสภ. (อาคารจอดรถยนต์ 2 – 3)
2. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บรายได้และการตรวจสอบรายได้ค่าบริการจอดรถยนต์ของ ทอท.
3. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2561 - 2566

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
2	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์															ฝรส.	ฝพท., ฝพช.
3	ผู้รับจ้างพัฒนา ติดตั้ง ทดสอบระบบ															ฝรส.	ทดม., ทสภ.
4	ผู้รับจ้างนำระบบขึ้นใช้งานจริง															ฝรส.	ทดม., ทสภ.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100				

4. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวมทั้งโครงการ 237,750,822 บาท (มีงบประมาณรับรองแล้ว) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)
- ☐ งบทำการ.....บาท
- ☐ งบลงทุนทั้งโครงการ 237,750,822 บาท

5. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ระดับความสำเร็จของการใช้นวัตกรรมเพื่อการแก้ไขในการให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน (ระดับ 1-5)	ระดับ 3	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
แผนปฏิบัติการ	ผู้รับจ้างนำระบบขึ้นใช้งานจริง	พ.ค.-66	ก.ค.-66	มิ.ย.-66	พ.ค.-66	เม.ย.-66	มี.ค.-66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4		
	อนุมัติแผน วิธี และขั้นตอนการทดสอบ	รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์และทดสอบระบบบางส่วน	ทดสอบระบบแล้วเสร็จและนำระบบขึ้นใช้งานจริง				

6. Trigger Point(แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน) ** ผู้รับจ้างไม่สามารถส่งมอบอุปกรณ์ได้ภายใน มี.ค. 66

4. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้

ชื่อแผนปฏิบัติการ: แผนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจอดยานพาหนะ ณ ทดม. (อาคารจอดรถ 7 ชั้น) และ ทสภ. (อาคารจอดรถยนต์ 2 – 3

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	ผู้รับจ้างศึกษา สำรวจ ออกแบบระบบแล้วเสร็จ			237,750,822 บาท
2	ผู้รับจ้างส่งมอบอุปกรณ์			
3	ผู้รับจ้างพัฒนา ติดตั้ง ทดสอบระบบ			
4	ผู้รับจ้างนำระบบขึ้นใช้งานจริง			

6. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจอดยานพาหนะ ณ ทดม. (อาคารจอดรถ 7 ชั้น) และ ทสภ. (อาคารจอดรถยนต์ 2 – 3)

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ความล่าช้าในการติดตั้งอุปกรณ์ ณ ทดม.	ทำให้การติดตั้งระบบ ณ ทดม. ล่าช้า			ประชุมหารือและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง	
	สาเหตุ แบบการติดตั้งของผู้รับจ้างไม่สอดคล้องกับ ข้อกำหนด					

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A4016511

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพช.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม: ทสภ. ทชม.

และ ทพญ.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนงานเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

2. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสิทธิการเข้าพื้นที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและป้องกันการละเมิด โดยใช้เทคโนโลยี Biometric ควบคู่กับการใช้บัตรผ่านเข้าออก

3. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2561 - 2566

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย (ล้านบาท)		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา (ติดตั้งระบบจำนวน 12 เดือน)															ทสภ. ทชม.	ฝพช.
	เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100					ทพญ.	

4. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ งบประมาณทั้งโครงการ 152,636,900 บาท

☐บุคลากร (ถ้ามี) ☐ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....บาท

☒ งบลงทุน 152,636,900 บาท

5. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	ระดับความสำเร็จของการใช้นวัตกรรมเพื่อการแก้ไขในการให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน (ระดับ 1-5)	ระดับ 3	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
แผนปฏิบัติการ	ร้อยละความแม่นยำในการยืนยันความถูกต้องตัวตนบุคคลว่าเป็นผู้ที่ได้รับสิทธิในการเข้า-ออก พื้นที่หวงห้ามบริเวณช่องทางผู้โดยสาร	100	96	97	98	99	100

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ผู้รับจ้างติดตั้งอุปกรณ์ที่ส่งมอบแล้วเสร็จ ภายในเดือน มิ.ย.66

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนงานเพิ่มขีดความสามารถด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ปัจจัยเสี่ยงและสาเหตุ	ค่าถ่วงน้ำหนัก (%)	มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
ปัจจัยเสี่ยง: ความล่าช้าในการจัดทำและปรับปรุงข้อกำหนดและรายละเอียด			
สาเหตุ: 1. ทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดและรายละเอียดฯ ให้เป็นไปตาม พรบ. จัดซื้อจัดจ้างฯ และสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในปัจจุบัน รวมถึงให้รองรับสถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) เพื่อให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัย	60	1.1) ปรับรายละเอียดของข้อกำหนด (TOR) โดยเฉพาะอุปกรณ์ตรวจสอบสิทธิ์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันของโรค COVID-19 โดยพิจารณาเลือกใช้เทคโนโลยีแบบ Touchless เพื่อลดการสัมผัสของผู้ใช้งาน เพื่อให้การจัดหาอุปกรณ์ Access Control เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท.	
		1.2) ทบทวนความเหมาะสมของจุดติดตั้งฯ โดยประชุมร่วมกับส่วนงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาความเหมาะสมของจุดติดตั้งในแต่ละประเภทพื้นที่ เช่น พื้นที่ควบคุม พื้นที่หวงห้าม	
		1.3) ประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ฝบบ. และหน่วยงานทางด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน เพื่อหารือขอข้อมูลและสรุปผลการดำเนินการต่างๆ ให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ เช่น กำหนดพื้นที่ทั่วไป , กระบวนการและพิจารณาอุปกรณ์ที่ติดตั้งให้เหมาะสมกับพื้นที่ เพื่อให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัย	
2.กระบวนการจัดหา อาจมีต้องใช้ใช้เวลาเพิ่มขึ้น เนื่องจาก 2.1) มีประชาพิจารณา อุทธรณ์ หรือข้อร้องเรียน 2.2) เอกสารประกอบในการกระบวนการจัดหา ยังไม่ชัดเจนและไม่ครบถ้วน	40	2.1) จัดทำข้อกำหนดรายละเอียดให้มีความชัดเจน โปร่งใส ตรวจสอบได้และเตรียมข้อมูลให้รองรับประเด็นที่คาดว่าจะเกิดข้อสงสัยหรือข้อซักถาม และเร่งหาข้อมูลในการชี้แจงฯ ให้ชัดเจนครบคลุม โดยเร็วที่สุด	
		2.2) ประสานกับส่วนงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการจัดหาเพื่อหารือและร่วมหาข้อสรุปฯ ในการจัดทำเอกสารเพื่อให้ครบถ้วน ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่ส่วนงานต่างๆ ต้องการ และนำไปประกอบการพิจารณาในกระบวนการจัดหา รวมถึงเร่งติดตามผลดำเนินการและ พิจารณาแก้ไขเอกสารตามที่ส่วนงานต่างๆ ร้องขอโดยเร็วที่สุด	
	100		

แผนปฏิบัติการปี.....2566.....วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ☐ G1 Standard ☒ G2 Service ☐ G3 Financial
ยุทธศาสตร์ที่.....4 Intelligent Service.....กลยุทธ์ที่.....4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน.....

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ.....โครงการชุมชนนักพัฒนา (Development Crew : Dev.Crew) ประจำปีงบประมาณ 2566

2. หลักการและเหตุผล พัฒนาต่อยอดแนวคิดนวัตกรรมผ่านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการพัฒนาผลงานนวัตกรรม ซึ่งสามารถดำเนินการโดยผู้ที่มีทักษะความรู้และความสนใจในด้านเทคโนโลยีผ่านขั้นตอนกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท.รวมทั้งมีการบูรณาการร่วมกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการจัดการความรู้ ทอท. เพื่อใช้ประโยชน์ในการทำงานต่อไป โดยมีแผนนวัตกรรมที่อยู่ภายใต้โครงการฯ จำนวนทั้งสิ้น 8 แผนงาน ซึ่งมีแผนนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมคุณภาพการให้บริการจำนวน 3 แผนงาน*

3. วัตถุประสงค์ของแผน
- 1) เพื่อสร้างชุมชนนักพัฒนา (Dev.Crew) สำหรับการพัฒนาด้านแบบสนับสนุนการต่อยอดแนวความคิดสร้างสรรค์เชิงนวัตกรรมอย่างต่อเนื่องตามกระบวนการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท.
 - 2) เพื่อสร้างเครือข่ายของผู้ที่มีความสนใจ ความรู้ ความสามารถ ความคิดสร้างสรรค์ด้านการออกแบบกระบวนการทำงานและพัฒนาระบบสารสนเทศด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อใช้ในการสนับสนุนการทำงานของ ทอท.
 - 3) เพื่อสร้างและจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญของ ทอท. ในการพัฒนานวัตกรรมอย่างเป็นระบบและเป็นองค์ความรู้ในการพัฒนานวัตกรรมของ ทอท.

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☒ แผนระยะ 1 ปี ☐ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ขออนุมัติดำเนินการโครงการชุมชนนักพัฒนา (Development Crew : Dev.Crew) ประจำปี 2566																
2	กิจกรรมเปิดตัวชุมชนนักพัฒนา (Dev.Crew) และสรุปแนวความคิดเพื่อนำมาต่อยอดประจำปี 2566																
3	การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 (Online) และวางแผนกระบวนการดำเนิน																
4	ประชุมร่วมกับทีมพัฒนาระบบ (Team Meeting)																
5	การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 2 (Online)																
6	ทดลองต้นแบบนวัตกรรม																
7	การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 3 (Online)																
8	ทดสอบต้นแบบนวัตกรรม																
9	การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 4 (Online)																
10	พัฒนาผลงานนวัตกรรม																
11	กิจกรรมสรุปผล นำเสนอการพัฒนาด้านแบบนวัตกรรมและการจัดเก็บองค์ความรู้																
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100					

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม3,270,964-..**.....บาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)
(ได้รับงบประมาณเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างประสาน ฝงป.เพื่อดำเนินการต่อไป)
☒ งบทำการ.....3,270,964..... บาท
☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์	จำนวนแผนปฏิบัติการด้านนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมคุณภาพการให้บริการ		ระดับที่ 3	4 แผน	5 แผน	6 แผน	7 แผน	8 แผน
แผนปฏิบัติการ	1. กระบวนการพัฒนาด้านนวัตกรรมและจำนวนต้นแบบนวัตกรรมที่พัฒนาแล้วเสร็จ		ระดับที่ 3	ทดลอง ต้นแบบ นวัตกรรม แล้วเสร็จ 2 โครงการ	ทดลอง ต้นแบบ นวัตกรรม แล้วเสร็จ 3 โครงการ	ทดลอง ต้นแบบ นวัตกรรม แล้วเสร็จ 4 โครงการ	ทดลอง ต้นแบบนวัตกรรม แล้วเสร็จ 4 โครงการ และได้นำมาทดสอบ ต้นแบบนวัตกรรม แล้วเสร็จ 1 โครงการ	ทดลอง ต้นแบบนวัตกรรม แล้วเสร็จ 4 โครงการ และได้นำมาทดสอบ ต้นแบบนวัตกรรม แล้วเสร็จ 2 โครงการ
	2. จำนวนองค์ความรู้		ระดับที่ 3	จำนวน 1 โครงการ	จำนวน 1 โครงการ	จำนวน 2 โครงการ	จำนวน 3 โครงการ	จำนวน 4 โครงการ
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
	สรุปแนวความคิดเพื่อนำมาต่อยอด	ทดลองต้นแบบนวัตกรรม ครั้งที่ 2	ประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 4			ทดลองต้นแบบนวัตกรรมแล้วเสร็จ ไม่ต่ำกว่า 4 โครงการ		
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)*** : แนวทางการดำเนินการที่ 6 ทดลองต้นแบบนวัตกรรม ไม่สำเร็จลุล่วง								

หมายเหตุ : *รายละเอียดแผนงานตามเอกสารแนบ
**ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ
***ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการชุมชนนักพัฒนา (Development Crew : Dev.Crew) ประจำปี 2566

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	ค่าจัดกิจกรรมงาน Dev.Crew*	กิจกรรม Workshop และกิจกรรมนำเสนอผลการพัฒนาต้นแบบนวัตกรรมและการจัดเก็บองค์ความรู้	372,500	
2	ค่าใช้บริการ Cloud service รวมทั้งอุปกรณ์ และ Software สำหรับพัฒนาต้นแบบ	ค่า Database Storage / Hardware-Software / Server	1,200,000	
3	ค่าใช้จ่ายในการจัดจ้างเอกชนพัฒนาระบบงานวิจัย และพัฒนานวัตกรรม	ค่าแรง Junior Developer (วุฒิป.ตรี ประสบการณ์ 3 ปี) 37,090บาท/เดือน/คน (จำนวน 6 คน ระยะเวลา 6 เดือน)	1,335,240	
		เงินประกันสังคม 750 บาท/เดือน/คน (จำนวน 6 คน ระยะเวลา 6 เดือน)	27,000	
		ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานบริษัทผู้รับจ้าง	286,224	
4	ค่าใช้จ่ายผลงานนวัตกรรมในการพัฒนาผลงานนวัตกรรม	ผลงานกรงดักสัตว์และไฟส่องสว่าง Apron	50,000	
	รวม		3,270,964	

หมายเหตุ: * รายละเอียดงบประมาณตามเอกสารแนบ
 ** ได้รับงบประมาณเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างประสาน ฝงป.เพื่อดำเนินการต่อไป

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการชุมชนนักพัฒนา (Development Crew : Dev.Crew) ประจำปี 2566.....

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	มีกิจกรรมนอกเหนือการคาดการณ์เข้ามา กระทบในการดำเนินการ	ไม่สามารถจัดกิจกรรมได้ตาม ระยะเวลาที่กำหนด	สูง	ต่ำ	มีการวางแผนกำหนดนัดหมายตาม แผนการดำเนินงานของโครงการ	ปรับกิจกรรมให้เหมาะสม
2						
3						
4						

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A4016624

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพน.

ยุทธศาสตร์ที่.....4.....Intelligent Services.....กลยุทธ์ที่.....4.1.....พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน.....

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ทสภ. ทดม. ฝพช. และ ฝรส.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานภายใต้หลักการ A-CDM

2. หลักการและเหตุผล ตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ.2563 ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในหัวข้อยุทธศาสตร์การพัฒนาทางอากาศและการเดินอากาศของประเทศ ได้กำหนดให้นำระบบการจัดการข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจร่วมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (A-CDM) มาใช้ในการดำเนินงานของท่าอากาศยานสำหรับท่าอากาศยานที่มีปริมาณจราจรทางอากาศหนาแน่น

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและพัฒนาประสิทธิภาพของ ทสภ.และ ทดม. โดยบูรณาการความร่วมมือจากส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนกำหนดกรอบแนวทางดำเนินงาน รวมถึงการพิจารณานำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาใช้งาน เพื่อให้การเชื่อมโยงข้อมูลและกระบวนการทำงานเป็นไปตามแนวทางที่ ICAO กำหนด

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566-2570

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....9.....เดือน													ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม	
แผนการพัฒนา A-CDM ระยะ B0																		
1	เตรียมการดำเนินงานตามกระบวนการ A-CDM															ทสภ. ทดม. ฝพน.	ฝพช. ฝรส.	
2	ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินการระบบ A-CDM															ทสภ. ทดม.	ฝพน. ฝพช. ฝรส.	
3	สัมมนาเชิงปฏิบัติการ การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ทสภ. และ ทดม													2,366,750		ทสภ. ทดม.	ฝพน. ฝพช. ฝรส.	
4	ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ A-CDM : OJT & Framework Guideline													4,500,000		ฝพน.	ทสภ. ทดม.	
5	จัดทำคู่มือ กระบวนการ แนวทางดำเนินงาน บทบาทความรับผิดชอบภายใต้หลักการ A-CDM															ทสภ. ทดม.	ฝพน. ฝพช	
6	เริ่มพัฒนา A-CDM Portal														13,102,400	คณก.ตรวจรับพัสดุ		
7	จัดอบรมการใช้งาน A-CDM Portal															คณก.ตรวจรับพัสดุ		
8	เตรียมแผนการทำ Trial															ทสภ. ทดม.	ฝพน. ฝพช. ฝรส.	
แผนการพัฒนา A-CDM ระยะ B1-2																		
9	ศึกษาและวิเคราะห์การพัฒนาปรับปรุง AODB (Airport Operation Database)															สงทส.	ฝพน.	
10	ศึกษาและวิเคราะห์การพัฒนา APOC, AOP และ TAM															ทสภ. ทดม.	ฝพน. ฝพช. ฝรส.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)					10	20	30	40	50	60	80	90	100					

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 19,969,150 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)
- ☒ งบทำการ 2,366,750 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
 - ☒ งบลงทุน 13,102,400 บาท (ICT) (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) (อยู่ระหว่าง สงทส. ขออนุมัติงบประมาณเร่งด่วนประจำปี 2566)
 - ☒ ศ.1 4,500,000 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) (ยังไม่ใช้งบประมาณ โดยจะขออนุมัติงบประมาณส่วนกลาง สบวท.)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมายปี 66	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	จำนวนแผนปฏิบัติการด้านนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมคุณภาพการให้บริการ		จำนวน 6 แผน	4 แผน	5 แผน	6 แผน	7 แผน	8 แผน
นปฏิบัติก	จัดทำแผนการทำ Trial แล้วเสร็จ		ก.ย.66	พ.ย.66	ต.ค.66	ก.ย.66	ส.ค.66	ก.ค.66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3	ไตรมาสที่ 4				
		ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินการระบบ A-CDM	พัฒนา A-CDM Portal (16 Milestones) แล้วเสร็จ	แผนการทำ Trial แล้วเสร็จ				

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ..... แผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานภายใต้หลักการ A-CDM.....

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	หลักสูตร "การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ทสภ."	งานจัดจ้างบริษัทที่มีประสบการณ์ด้าน A-CDM ดำเนินการกิจกรรมโครงการ " สัมมนาเชิงปฏิบัติการ การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ทสภ. และ ทดม." ระยะ 2 วัน ต่อท่าอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1. สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการ A-CDM การสร้างความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงาน ประโยชน์และความสำคัญของการลงนามในบันทึกข้อตกลง ร่วมกัน (MOU) A-CDM วิธีการกำกับดูแลโครงการ และการติดตามผลการ ดำเนินงาน 2. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน การวิเคราะห์ การใช้ระบบเพื่อสนับสนุน การปฏิบัติงาน โดยมีการนำเสนอ Best Practice จากสนามบินที่ประสบความสำเร็จ ใน การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM โดยผู้เชี่ยวชาญ 3. การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ หลักการ A-CDM	684,875.00	
		ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสจากต่างประเทศ 1 คน 4 วัน	130,000.00	
		ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสภายในประเทศ 2 คน 4 วัน	120,000.00	
		ผู้เชี่ยวชาญภายในประเทศ 3 คน 4 วัน	120,000.00	
		ค่าสถานที่การจัดกิจกรรม อาหารและเครื่องดื่ม ณ โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิแอร์พอร์ต ราคาต่อคน = 1,800 บาท จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด = 100 ท่าน	180,000.00	
		รวม	1,234,875.00	

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
2	หลักสูตร "การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ทสม. และ ทดม."	งานจัดจ้างบริษัทที่มีประสบการณ์ด้าน A-CDM ดำเนินการกิจกรรมโครงการ " สัมมนาเชิงปฏิบัติการ การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ทสม. และ ทดม." ระยะ 2 วัน ต่อทำอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1. สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการ A-CDM การสร้างความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงาน ประโยชน์และความสำคัญของการลงนามในบันทึกข้อตกลง ร่วมกัน (MOU) A-CDM วิธีการกำกับดูแลโครงการ และการติดตามผลการ ดำเนินงาน 2. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน การวิเคราะห์ การใช้ระบบเพื่อสนับสนุน การปฏิบัติงาน โดยมีการนำเสนอ Best Practice จากสนามบินที่ประสบความสำเร็จ ใน การปฏิบัติงานภายใต้แนวคิด A-CDM โดยผู้เชี่ยวชาญ 3. การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ หลักการ A-CDM	684,875.00	
		ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสจากต่างประเทศ 1 คน 4 วัน	130,000.00	
		ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสภายในประเทศ 2 คน 4 วัน	120,000.00	
		ผู้เชี่ยวชาญภายในประเทศ 3 คน 4 วัน	120,000.00	
		ค่าสถานที่การจัดกิจกรรม อาหารและเครื่องดื่ม ณ โรงแรมอัศวินแกรนด์คอนเวนชั่น ราคาต่อคน = 1,100 บาท จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด = 70 ท่าน	77,000.00	
		รวม	1,131,875.00	

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
3	ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ A-CDM : OJT & Framework Guideline	ACDM implementation training for PMO experts 1. Module 1: Provide insight into the understanding of roles and responsibilities of PMO; - Organisation, - Procurement, - Risk & Quality Management, - Stakeholder & Steering Board Coordination, and - Communication. 2. Module 2: Workshop to develop a detailed ACDM implementation plan for BKK and DMK. 3. Module 3: The preparation of activities and documentation before approaching stakeholders; - the ongoing stakeholders engagement activities; - developing draft MOU based on international best practices; 4. Module 4: Training on the "ACDM documentation and development" - Concept of operations - Change management plan - Communication plan 5. Module 5: Live trials - The preparation of a "Trial Plan" - How to do the operational evaluation - How to analyse data - How to develop related reports/documents (i.e. trial report, risk report, and performance report)	4,500,000.00	
		รวม	4,500,000.00	
		รวมทั้งสิ้น	6,866,750.00	

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ ... แผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานภายใต้หลักการ A-CDM.....

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ฝพช. จัดจ้างผู้รับจ้างพัฒนา A-CDM Platform ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด - ผู้ยื่นเสนอราคายื่นเอกสารไม่ถูกต้องไม่ครบถ้วน - มีผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว หรือไม่มีผู้ยื่นเสนอราคา - ผู้ยื่นซองเสนอราคาเกินงบประมาณ	พัฒนา A-CDM Platform ไม่แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	จัดทำข้อกำหนด (TOR) ให้เหมาะสม ตรวจสอบราคากลางให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด	
2	ผลการทดสอบการปฏิบัติงานตามกระบวนการ A-CDM (Trial) ไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด -ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ให้ความร่วมมือ -ผู้รับจ้างพัฒนา A-CDM Platform ใช้ระยะเวลานานขึ้นในการพัฒนาเนื่องจากความต้องการของผู้ใช้งานไม่ชัดเจน	การใช้งาน A-CDM ในระยะ B0 ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	สร้างความสัมพันธ์ความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และจัดทำเอกสารหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนเพื่อเป็นองค์ประกอบในการพัฒนา A-CDM Platform	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

หมายเลขกำกับ : 100A4026512

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ผพช.

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Service

กลยุทธ์ที่ 4.2 การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Office

ข้อมูลด้านต่างๆ ทั้งในส่วนข้อมูลส่วนบุคคล และ ข้อมูลภายใน ทอท. การบูรณาการเทคโนโลยีของ ทอท.ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ประกอบกับการเพิ่มเติมเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้ในการดำเนินงานธุรกิจของ ทอท. เพื่อสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ด้วยการใช้ Platform ในการดำเนินการจึงมีความจำเป็น เพื่อส่งเสริมยุทธศาสตร์การดำเนินงานธุรกิจขององค์กรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด การพัฒนาจะเป็นการสร้าง Platform หลักและนำข้อมูลที่ได้ทำการคัดเลือกมาแสดง โดยข้อมูลดังกล่าวจะสอดคล้องกับระบบที่ผู้ใช้งานมีสิทธิในการเข้าใช้

3. วัตถุประสงค์ของแผน

3.1 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการทำงานภายใน ทอท.

3.2 เพื่อเชื่อมต่อบริการต่างๆ ในทอท. ให้อยู่ใน Platform เดียวและง่ายต่อการบริหารจัดการ

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	กระบวนการพัสดุ															ผพช.	
2	อนุมัติวิธีจัดหาและเซ็นสัญญา															ผพช.	
3	พัฒนาระบบ (8 เดือน)															ผพช.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	30	35	40	45	50	60	65	75	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* :

☐ ไม่ใช้งบประมาณ

☒ ใช้งบประมาณรวม23,232,000.-บาท (ไม่รวม VAT)

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....บาท

☒ งบลงทุน 23,232,000.- บาท (ไม่รวม VAT)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ปี 2565	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์								
แผนปฏิบัติการ	อนุมัติวิธีจัดหาและเซ็นสัญญา		เม.ย.-66	มิ.ย.-66	พ.ค.-66	เม.ย.-66	มี.ค.-66	ก.พ.-66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
		ประกาศจัดหา	เซ็นสัญญา			เริ่มพัฒนาระบบ		

7. Trigger Point (แจ้งเดือนเพื่อปรับแผน)** : เริ่มพัฒนาระบบในเดือน พ.ค.66

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการพัฒนาระบบ AOT Digital Office

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ฟังก์ชันที่พัฒนามีกระบวนการทำงานที่ไม่ครอบคลุมการใช้งานของผู้ใช้	ใช้เวลาในการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มมากขึ้น	ปานกลาง	ต่ำ	วางแผนการศึกษาถึงกระบวนการทำงานโดยอิงตามการใช้งานจริง	
2	ข้อมูลที่แสดงผลไม่ถูกต้อง และไม่ครบถ้วน	ใช้เวลาในการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มมากขึ้น	ปานกลาง	ต่ำ	ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องร่วมทดสอบและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยวิธีการทดสอบในรูปแบบต่างๆ ก่อนนำไปใช้งาน	
3						
4						

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการทุกปี

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....12.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ประชุมหารือร่วมกับ ททท. เกี่ยวกับแผนการตลาดรวมถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลกลุ่มลูกค้าและการท่องเที่ยว															ฝพธ.	
2	สทล.ฝพธ. นำข้อมูลมาวิเคราะห์กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย															ฝพธ.	
3	ประสาน ฝกอ.เพื่อขอข้อมูลผลการใช้งานเวลาการบินของสายการบินประจำฤดูกาลนั้นๆ															ฝพธ.	ฝกอ.
4	สทล.ฝพธ.นำข้อมูลกลุ่มเป้าหมายแจ้งให้แก่ สวธ.ฝพธ. เพื่อทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการทำการบินของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย															ฝพธ.	
5	เข้าร่วมงาน Roadshows ร่วมกับ ททท. อย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี เพื่อทำการตลาดกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพ													1,568,325.11.-บาท		ฝพธ.	
6	สรุปผลการดำเนินงาน															ฝพธ.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	15	20	25	30	35	45	60	70	80	90	100				

4. ทรัพยากรที่ต้องใช้** :

ไม่ใช้งบประมาณ

☒ ใช้งบประมาณ 1,568,325.11 บาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

งบทำการ 1,568,325.11 บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

5. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก จำนวนเที่ยวบินแบบประจำ (Route Schedule) เพิ่มขึ้น	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ 50 จากปี 62	ไม่มีจำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบินเมื่อเทียบจากปี 62	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ 20 จากปี 62	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ 50 จากปี 62	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ 80 จากปี 62	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ 100 จากปี 62
แผนปฏิบัติการ	อัตราส่วนของรายได้ทางการบินที่เพิ่มขึ้นจากประเทศกลุ่ม South Asia / East Asia จากปีงบประมาณ 2566	80%	20%	40%	60%	80%	100%
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4		
	ประชุมหารือร่วมกับ ททท. เกี่ยวกับแผนการตลาดรวมถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลกลุ่มลูกค้าและการท่องเที่ยว	นำข้อมูลมาวิเคราะห์กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และประสาน ฝกอ.เพื่อขอข้อมูลผลการใช้งานเวลาการบินของสายการบินประจำฤดูกาลนั้นๆ	ประสาน สวธ.ฝพธ. เพื่อทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการทำการบินของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และเข้าร่วมงาน Roadshows ร่วมกับ ททท. เพื่อทำการตลาดเจาะกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพ		สรุปผลการดำเนินงาน		

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ข้อจำกัดภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมาย เช่น ความไม่แน่นอนของ Carrier, กฎเกณฑ์ข้อจำกัดของระเบียบการบินของแต่ละประเทศ, นโยบายรัฐบาลของแต่ละประเทศ ฯลฯ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)
Roadshow with Tourism Authorities of Thailand 2023 (ภูมิภาค Asia-Pacific)

ลำดับที่	ระดับ	ค่าบัตรโดยสาร	ค่าที่พัก	ค่าเบี้ยเลี้ยง	ค่ารับรองเหมาจ่าย (650USD)	ค่า Taxi ต่างประเทศ	ค่าพาหนะระหว่างการทำงาน	ค่า Taxi ในประเทศ	ค่าบัตรเข้ารวมงาน	ค่าจัดทำ Passport	ค่าอุปกรณ์สื่อสาร	ค่าล่าม	ค่าจัดทำ VISA	ค่าแต่งกาย	รวม
1	11 หรือ 10	217,434.00	67,200.00	20,000.00	29,709.11	2,000.00	6,000.00	-	20,000.00	1,000.00	20,000.00	40,000.00	6,000.00	9,000.00	438,343.11
2	9	217,434.00	78,400.00	20,000.00	-	2,000.00	6,000.00	-	20,000.00	1,000.00			6,000.00	9,000.00	359,834.00
3	7-8	55,062.00	78,400.00	15,000.00	-	2,000.00	6,000.00	1,200.00	20,000.00	1,000.00			6,000.00	9,000.00	193,662.00
4	3-6	55,062.00	78,400.00	15,000.00	-	2,000.00	6,000.00	1,200.00	20,000.00	1,000.00			6,000.00	7,500.00	192,162.00
5	3-6	55,062.00	78,400.00	15,000.00	-	2,000.00	6,000.00	1,200.00	20,000.00	1,000.00			6,000.00	7,500.00	192,162.00
6	3-6	55,062.00	78,400.00	15,000.00	-	2,000.00	6,000.00	1,200.00	20,000.00	1,000.00			6,000.00	7,500.00	192,162.00
รวม		655,116.00	459,200.00	100,000.00	29,709.11	12,000.00	36,000.00	4,800.00	120,000.00	6,000.00	20,000.00	40,000.00	36,000.00	49,500.00	1,568,325.11

หมายเหตุ:-

1 ครั้ง/ปี 1,568,325.11

1 USD 45.71 THB อ้างอิงจากอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 2 พ.ย.65
+ ประมาณการส่วนต่าง + 20%

Assumption			
จำนวนวันที่เดินทาง		5	วัน
จำนวนวันที่เข้าพัก		4	คืน
Tax			ราคาเทียบเท่า
ค่าตัวเครื่องบิน First Class ระดับ 12			
ค่าตัวเครื่องบิน Business Class ระดับ 9-11	181,195.00	217,434.00	
ค่าตัวเครื่องบิน Economy ระดับ 3-8	45,885.00	55,062.00	
ค่าที่พักเดี่ยว	16,800.00		
ค่าที่พักคู่	19,600.00		
ค่าเบี้ยเลี้ยง ระดับ 9-12	4,000.00		
ค่าเบี้ยเลี้ยง ระดับ 3-8	3,000.00		
ค่าแต่งกาย ระดับ 7-12	9,000.00		
ค่าแต่งกาย ระดับ 3-7	7,500.00		
ค่า Taxi ในประเทศ	1,200.00		
ค่ายานพาหนะระหว่างการทำงาน	6,000.00		
ค่าอุปกรณ์สื่อสาร	20,000.00		
ค่า Taxi ต่างประเทศ	2,000.00		
ค่าจัดทำ Pas: อัตราส่วนของรายได้ทางการปี	1,000.00		
ค่าจัดทำ Visa	6,000.00		

อ้างอิงจากราคาเส้นทาง BKK-AKL ของสายการบิน Thai Airways ณ วันที่ 2 พ.ย.65

อ้างอิงจากราคาเส้นทาง BKK-AKL ของสายการบิน Thai Airways ณ วันที่ 2 พ.ย.65

ประมาณการส่วนต่าง + 20%

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การวางแผนการตลาดร่วมกับ ททท.)

ปัจจัยเสี่ยง	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
		ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ข้อจำกัดภายนอกที่ส่งผลต่อกลุ่มเป้าหมาย เช่น ความไม่แน่นอนของ Carrier, กฎเกณฑ์ข้อจำกัดของระเบียบการบินของแต่ละประเทศ, นโยบายรัฐบาลของแต่ละประเทศ ฯลฯ	ทำให้จำนวนผู้ประกอบการที่เข้าร่วมงานมีจำนวนน้อย และอาจไม่สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายได้	สูงมาก	ปานกลาง	ติดตามและวิเคราะห์ตลาดกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก (SWOT analysis) เพื่อประเมินสถานการณ์ความเป็นไปได้ในอนาคตร่วมกับ ททท. เป็นรายไตรมาส

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

ยุทธศาสตร์ที่ Aeronautical Business

วัตถุประสงค์เชิง ☐ G1 Standard ☐ G2 Service ☒ G3 Financial

กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนาการตลาดเส้นทางสายการบินเชิงรุก

หมายเลขกำกับ : 100A5026625

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : สผอ.ผพร.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการนำค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (CUPPS) มาคำนวณรวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) ตามมาตรา 56 (1)

2. หลักการและเหตุผล ตามที่ กพท. ได้พิจารณาการขออนุมัติค่าบริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (CUPPS) เป็นอัตราค่าภาระฯ ของ ทอท. ซึ่ง กพท. พิจารณาแล้วเห็นว่าค่าบริการใช้การ CUPPS ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของบริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง เป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aeronautical charges) ดังนั้น ทอท.จึงควรมำค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding Facilitation Charge) มาคำนวณรวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) ตามมาตรา 56 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 เพื่อให้ถูกต้องตามประเภทของค่าบริการและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงในบริการต่างๆ กพท.จึงมีข้อเสนอให้ ทอท. ยื่นคำขออนุมัติปรับปรุงค่า PSC สำหรับโครงการพัฒนาระบบ CUPPS ตามหมวด 6 ทวิ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ประกอบกฎกระทรวงการขออนุมัติเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก พ.ศ.2556 เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อให้ค่าบริการระบบ CUPPS รวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่า PSC เพื่อให้ถูกต้องตามประเภทของค่าบริการและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงในบริการต่างๆ โดยเก็บค่าบริการรวมอยู่ในตัวโดยสาร เป็นการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์โดยตรงจากระบบฯ

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 14 เดือน																ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ		
		ม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ทอท. มีหนังสือถึงสำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) เพื่อขออนุมัติแนวทางการเรียกเก็บค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding Facilitation Charge) ในกรอบอัตรา 35.- บาท/ผู้โดยสาร ตามมาตรา 56 (5) แห่ง พรบ. การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเรียกเก็บรวมค่าบริการอยู่ในตัวโดยสารและให้สายการบินเป็นผู้นำส่งยอดรายได้ให้แก่ ทอท.	↔																			ฝพธ.	กพท.
2	กพท. มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาถึง ทอท. โดยแนะนำให้ทอท.นำค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องมาคำนวณรวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่า PSC ตามมาตรา 56 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ เพื่อให้ถูกต้องตามประเภทของค่าบริการและสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงในบริการต่างๆ และยื่นคำขออนุมัติปรับปรุงค่า PSC สำหรับโครงการพัฒนาระบบ CUPPS ตามหมวด 6 ทวิ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ประกอบกฎกระทรวงการขออนุมัติเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก พ.ศ.2556 เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีอนุมัติ		↔																		ฝพธ.	กพท.
3	ทอท.มีหนังสือถึง กพท. เพื่อนำส่งแบบคำขออนุมัติปรับปรุงค่าบริการ PSC โดยรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ตามข้อเสนอแนะของ กพท. เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติต่อไป			↔																	ฝพธ.	กพท.
4	ค่าบริการ PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และ ทอท. ได้รับแจ้งผลการอนุมัติจาก กพท.				↔																ฝพธ.	กพท.
5	ทอท. แจ้งอัตราและแนวทางการเก็บค่า PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ที่ได้รับการอนุมัติจาก กพท. ต่อสายการบินเพื่อการเตรียมความพร้อมในระบบการ											↔									ฝพธ.	สายการบิน
6	ทอท. จัดการประชุมร่วมกับสายการบินในประเด็นการเตรียมความพร้อมต่างๆ												↔								ฝพธ.	สายการบิน
7	ประกาศวันบังคับใช้อัตราค่าบริการฯ สู่สาธารณะชน (ประกาศก่อนเริ่มเรียกเก็บอัตราอย่างน้อย 4 เดือน)												↔								ฝพธ.	สายการบิน
8	เริ่มบังคับใช้อัตราค่า PSC ใหม่ซึ่งต้นทุนรวมค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง																↔				ฝพธ.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)						5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☒ ไม่ใช้งบประมาณ

☐ ใช้งบประมาณรวม ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
ยุทธศาสตร์	รายได้ Aeronautical Business จำนวนอัตราการเติบโตจากรายได้ Aeronautical Business ในปีก่อนหน้า เทียบกับปีปัจจุบัน		ร้อยละ 100	ร้อยละ 60	ร้อยละ 80	ร้อยละ 100	มากกว่า ร้อยละ 100	มากกว่า ร้อยละ 100
แผนปฏิบัติการ	สามารถเรียกเก็บค่า PSC ซึ่งต้นทุนรวมค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องได้ โดยเรียกเก็บรวมค่าบริการอยู่ในตัวโดยสารและให้สายการบินเป็นผู้นำส่งยอดรายได้ให้แก่ ทอท.		ภายใน ต.ค.66	ตั้งแต่ ธ.ค.66 เป็นต้นไป	ภายใน พ.ย.66	ภายใน ต.ค.66	ภายใน ก.ย.66	ก่อน ก.ย.66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2		ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4	
	ได้เริ่มมีการดำเนินการเพื่อยื่นขอการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน		ค่าบริการ PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และ ทอท. ได้รับแจ้งผลการอนุมัติจาก กทท.		ทอท. จัดการประชุมร่วมกับสายการบินในประเด็นการเตรียมความพร้อมต่างๆ แล้วเสร็จ		เริ่มบังคับใช้อัตราค่า PSC ใหม่ซึ่งต้นทุนรวมค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง	
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ค่า PSC ซึ่งต้นทุนรวมค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องยังไม่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนภายใน มี.ค.66								

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการนำค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding Facilitation Charge) มาคำนวณรวมเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) ตามมาตรา 56 (1)

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)×(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
		ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1 คณะกรรมการ กบร. ซึ่งมีรัฐมนตรีเป็นประธาน อนุมัติค่า PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องต่ำกว่าอัตราที่เสนอขอ (735 บาท และ 135 บาท)	ทอท. ได้รับรายได้น้อยกว่าที่ประมาณการไว้ ส่งผลต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของแผน	ปานกลาง	ต่ำ	ติดตามสถานการณ์ และคอยสอบถาม แนวโน้มการพิจารณาจาก กพท. และ ปรับปรุงประมาณการรายได้ให้เป็นไปตามอัตราที่ได้รับอนุมัติ	
2 คณะกรรมการ กบร. อนุมัติค่า PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องได้ล่าช้า	เก็บค่า PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องได้ล่าช้า ส่งผลต่อความสำเร็จของแผน	ปานกลาง	ต่ำ	จัดเตรียมข้อมูลสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้แก่ กพท. เพื่อให้ กพท. สามารถนำเรื่องให้คณะกรรมการฯ พิจารณาได้โดยเร็วที่สุด และมีการทวงถามความคืบหน้าจาก กพท. เป็นระยะ	
3 จำนวนผู้โดยสารขาออกต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจากการมีปัจจัยภายนอกมากระทบ เช่น โรคระบาด	ทอท. ได้รับรายได้น้อยกว่าที่ประมาณการไว้ ส่งผลต่อการบรรลุค่าเป้าหมายของแผน	ปานกลาง	ต่ำ	ติดตามสถานการณ์ และประมาณการผู้โดยสารของ ฝกอ. ฉบับล่าสุด และปรับปรุงประมาณการรายได้ให้เป็นไปตามข้อมูลปัจจุบัน	
4 สายการบินไม่สามารถดำเนินการที่เกี่ยวข้องได้ทันตามที่วางแผนไว้	เก็บค่า PSC ซึ่งรวมต้นทุนค่าบริการการใช้บริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่องได้ล่าช้า ส่งผลต่อความสำเร็จของแผน	ปานกลาง	ต่ำ	อำนวยความสะดวกและช่วยเหลือสายการบินตามที่ ทอท. สามารถช่วยเหลือได้ รวมถึงจัดการประชุมทำความเข้าใจกับสายการบิน และมีการทวงถามความคืบหน้าเป็นระยะ	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี.....2566วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A5026626

ยุทธศาสตร์ที่.....5. Aero Business.....กลยุทธ์ที่.....5.2 พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก.....

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพธ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝพด., ฝบช. และท่าา

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ.....การศึกษาเพื่อทบทวนโครงสร้างต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร.....
2. หลักการและเหตุผล..... ทอท.มีการให้บริการผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานทั้งขาเข้าและขาออกรวมถึงผู้โดยสารเปลี่ยนลำ โดยมีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้โดยสารขาออกเพียงกลุ่มเดียว ซึ่งเป็นไปตาม พ.ร.บ.เดินอากาศ ยาน พ.ศ.2497 ในขณะที่ท่าอากาศยานอื่นภายในภูมิภาคนั้นมีการจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารจากผู้โดยสารประเภทอื่น เพื่อให้ตรงกับการใช้บริการมากที่สุด เช่น ท่าอากาศยานนาริตะมีการเก็บค่าบริการ ผู้โดยสารขาเข้า และท่าอากาศยานช่างมีมีการเก็บค่าบริการผู้โดยสารเปลี่ยนลำ เป็นต้น เพื่อให้ ทอท.ยังคงรักษาและพัฒนาคุณภาพการให้บริการกับผู้โดยสารทุกกลุ่มที่มาใช้บริการ รวมถึงการปรับค่าบริการ ผู้โดยสารให้ตรงตามจุดประสงค์การใช้งาน ทั้งนี้เพื่อให้ ทอท.มีความสามารถในการรองรับกับรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับการเดินทางผ่านท่าอากาศยานที่เปลี่ยนแปลงไป จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษา โครงการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนให้เป็นปัจจุบันและรองรับการกำหนดอัตราค่าบริการในรูปแบบอื่นๆในอนาคตได้
- หมายเหตุ คำว่า "ค่าบริการผู้โดยสาร" หมายถึง ค่าบริการผู้โดยสารขาออกในปัจจุบัน รวมถึงค่าบริการผู้โดยสารที่สามารถจัดเก็บกับผู้บริการผู้โดยสารประเภทอื่นๆ

3. วัตถุประสงค์ของแผน
- 3.1 เพื่อให้ได้โครงสร้างต้นทุนที่เป็นไปตามกฎหมายและสะท้อนต้นทุนที่เป็นปัจจุบันของค่าบริการผู้โดยสารขาออกของ ทอท.
- 3.2 เพื่อให้ได้แนวทางการกำหนดค่าบริการผู้โดยสารแต่ละประเภท รวมถึงแนวทางการกำหนดค่าบริการผู้โดยสารในรูปแบบอื่น
- 3.3 สามารถปรับปรุงหรือเพิ่มประเภทค่าบริการผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มรายได้ในหมวดค่าบริการผู้โดยสารขาออก

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....12.....เดือน (ดำเนินการทั้งโครงการ 20 เดือน)												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ปีงบประมาณ 2566															
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	จัดจ้างที่ปรึกษา ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ	←							→							ฝพธ.	ฝพด.
2	ที่ปรึกษาเสนอแผนดำเนินโครงการ								↔				4.5				
3	ที่ปรึกษาวិเคราะห์และทบทวนหลักการกำหนดค่าบริการผู้โดยสาร และ รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการผู้โดยสารจากภายใน ทอท.และคู่ เทียบท่าอากาศยาน										↔				ฝพธ.	ฝบช., ท่าฯ	
4	ที่ปรึกษาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล แนวทางและหลักการในการปรับปรุง ค่าบริการผู้โดยสารฯ											↔					
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5%	10%	15%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	4.5 ลบ.			

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* :

☐ ไม่ใช้งบประมาณ

☒ ใช้งบประมาณรวม4.5.....ล้านบาท
(งบประมาณรวมทั้งโครงการ 30 ล้านบาท)
☒ งบทำการ.....4.5.....ล้านบาท
☐ งบลงทุน.....บาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)
☐ ICT (ถ้ามี)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
		ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
ยุทธศาสตร์	รายได้ Aeronautical Business คำนวณอัตราการเติบโตจากรายได้ Aeronautical Business ในปีก่อนหน้าเทียบกับปีปัจจุบัน	ร้อยละ 100	ร้อยละ 60	ร้อยละ 80	ร้อยละ 100	มากกว่าร้อยละ 100	มากกว่าร้อยละ 100
แผนปฏิบัติการ	1. สามารถจัดจ้างที่ปรึกษาได้ตามระยะเวลาที่กำหนด	พ.ค.-66	หลัง มิ.ย.-66	ภายใน มิ.ย.-66	ภายใน พ.ค.-66	ภายใน เม.ย.-66	ภายใน มี.ค.-66
	2. ได้ผลการศึกษิตามวัตถุประสงค์ภายในเวลาที่กำหนด	พ.ค.-67	หลัง มิ.ย.-67	ภายใน มิ.ย.-67	ภายใน พ.ค.-67	ภายใน เม.ย.-67	ภายใน มี.ค.-67
รายไตรมาส ปี66	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4	
	เริ่มดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ	การจัดจ้างที่ปรึกษา ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ มีความก้าวหน้ามากกว่าไตรมาสแรก	การจัดจ้างที่ปรึกษา ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา			ที่ปรึกษาเริ่มศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล แนวทาง และหลักการในการปรับปรุงค่าบริการผู้โดยสารฯ	
รายไตรมาส ปี 67	ที่ปรึกษาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล แนวทางและหลักการในการปรับปรุงค่าบริการผู้โดยสารฯ แล้วเสร็จ และเริ่มดำเนินการจัดทำโครงสร้างต้นทุน และกำหนดค่าบริการผู้โดยสารฯ	ที่ปรึกษาสรุปงานและรายงานผลให้กับ ฝพธ. รวมถึงส่งข้อมูลที่จำเป็นต่อการดำเนินงานในอนาคตให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง					

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : กระบวนการพัสดุ/จัดจ้างที่ปรึกษายังไม่ถึง 50% ภายในเดือน มี.ค.66

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ การศึกษาเพื่อทบทวนโครงสร้างต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)×(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ทอท.ไม่สามารถจัดจ้างที่ปรึกษาให้มีคุณสมบัติตรงตามที่ ทอท.กำหนด	ทอท.ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานจ้างฯ ให้เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดได้	ปานกลาง	ต่ำ	ควบคุมการคัดเลือกให้ตรงตามคุณสมบัติ ที่กำหนด	คัดเลือกที่ปรึกษาอื่นที่มีคุณสมบัติตรง ตามที่กำหนด
2	กระบวนการพัสดุของ ทอท.อาจเกิดความล่าช้า ส่งผลให้แผนดำเนินงานไม่สำเร็จตามระยะเวลาที่กำหนด		ปานกลาง	ต่ำ	จัดทำขั้นตอนก่อนงานพัสดุให้แล้วเสร็จ ล่วงหน้า และเผื่อเวลาสำหรับ กระบวนการทางพัสดุน้อย 6 เดือน	ติดตามและเร่งรัด ฝพด.เป็นระยะ
3	การศึกษาในการปรับปรุง/ทบทวนค่า PSC และ ความเป็นไปได้ในการเก็บค่าบริการผู้โดยสารประเภทอื่น ๆ ไม่สามารถวิเคราะห์ข้อมูล แนวทาง และหลักการในการ ปรับปรุงฯ ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด	ทอท.ไม่สามารถเรียกเก็บค่า PSC ในอัตรา เหมาะสมได้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ที่ เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) อาจส่งผลให้รายได้ของ ทอท. ไม่เป็นไปตามที่ ทอท.ควรจะได้รับ	ปานกลาง	ต่ำ	จัดหาและเตรียมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ให้แก่ที่ปรึกษา	ติดตามและเร่งรัดที่ปรึกษาในทุกขั้นตอน
4	การอนุมัติจากผู้มีอำนาจด้านกฎหมาย เช่น กพร. และ กพท. อาจเกิดความล่าช้าและส่งผลให้แผนการปรับอัตรา ค่าบริการผู้โดยสารขาออกไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด		ปานกลาง	ต่ำ	จัดหาและเตรียมข้อมูลตามต้องการให้แก่ ผู้มีอำนาจด้านกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวก ในด้านข้อมูลมากที่สุด	ติดตามและเร่งรัดจากผู้อนุมัติในทุกขั้นตอน

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี.....2566.....

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A5026627

ยุทธศาสตร์ที่.....5.....Aero Business.....

กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนาการตลาดด้านการบินเชิงรุก

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพธ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม :

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ.....การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การเป็นเจ้าภาพงาน RAS2023 ณ จังหวัดเชียงใหม่)

2. หลักการและเหตุผล ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ของโลกมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การแข่งขันทางธุรกิจของทั้งสายการบินและท่าอากาศยานสูงขึ้นมาก การพัฒนาตลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการขยายตลาดด้านสายการบินเพื่อให้เหนือกว่าท่าอากาศยานคู่แข่ง การทำการตลาดเพื่อสร้างการรับรู้และสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าสายการบินทั้งเก่าและใหม่ จึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นของท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลก การเป็นเจ้าภาพจัดงานประชุมเจรจาเชิงธุรกิจด้านการบินในรูปแบบจับคู่เจรจาธุรกิจระหว่างท่าอากาศยานและสายการบินโดยตรงนั้น ถือเป็นการตอบโต้ของทั้งสายการบินและท่าอากาศยานในการเจรจาต่อรองและชักจูงสายการบินเป้าหมายให้เกิดความสนใจมาใช้ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง

3. วัตถุประสงค์ของแผน 1. เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าสายการบินปัจจุบัน.

2. เพื่อเน้นย้ำความเป็นองค์กรบริหารท่าอากาศยานระดับโลก

3. เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน

4. เพื่อแสดงถึงศักยภาพให้ทัดเทียมหรือเหนือกว่าท่าอากาศยานคู่แข่ง

5. เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☒ แผนระยะ 1 ปี

แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 62

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	พิจารณาทบทวนในหนังสือข้อตกลงในการร่วมกันจัดงานฯ (เพิ่มเติม) และ	↔														ฝพธ.	
	ประชุมติดตามความคืบหน้าสถานการณ์ COVID-19 และทบทวนวันจัดงาน ครั้งที่																
2	ประชุมร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง	↔↔												474,000.-		ฝพธ.	
3	ประชุมร่วมกับผู้ให้การสนับสนุนการจัดงานฯ	↔↔															
4	ประชุมคณะกรรมการดำเนินการจัดงานฯ เพื่อสรุปการเตรียมการจัดงานฯ		↔↔											9,486,450.-			
5	ประชุมคณะกรรมการดำเนินงานจัดงานฯ (Final Brief)				↔↔											ฝพธ.	
6	จัดงานฯ ในวันที่ 14 - 16 ก.พ. 66					↔↔								46,647,900.-			
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	50	80	100								56,608,350			

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 56,608,350 (งบประมาณรวมทั้งโครงการ 90,843,306.62.- บาท ปีงบประมาณ 63 - 66)
☒ งบทำการ 56,608,350.-บาท ☐ งบลงทุน - บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์	จำนวนเส้นทางการบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า (เส้นทาง)		3 เส้นทาง	1 เส้นทาง	2 เส้นทาง	3 เส้นทาง	4 เส้นทาง	5 เส้นทาง
	จำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า (เที่ยวบิน)		3 เที่ยวบิน	1 เที่ยวบิน	2 เที่ยวบิน	3 เที่ยวบิน	4 เที่ยวบิน	5 เที่ยวบิน
	จำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่งที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า (เที่ยวบิน)		5 เที่ยวบิน	3 เที่ยวบิน	4 เที่ยวบิน	5 เที่ยวบิน	6 เที่ยวบิน	7 เที่ยวบิน
แผนปฏิบัติการ	1. จำนวนผู้ที่มีความสนใจเข้าร่วมงานจากสายการบิน ท่าอากาศยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		ไม่น้อยกว่า 800 คน	≤ 600 คน	≤ 800 คน	ไม่น้อยกว่า 800 คน	≤ 900 คน	≤ 900 คน
	2. จำนวนสายการบินที่ให้ความสนใจเปิดเส้นทางการบินใหม่ หรือเพิ่มเส้นทางการบินมายังท่าอากาศยานของ ทอท.		อย่างน้อย 1 เส้นทาง	0 เส้นทาง	0 เส้นทาง	อย่างน้อย 1	2 เส้นทาง	3 เส้นทาง
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4		
	ประชุมฯ เตรียมความพร้อมก่อนการจัดงานฯ		ประชุมคณะกรรมการดำเนินงานจัดงานฯ (Final Brief)	การจัดงานแล้วเสร็จ		การจัดงานแล้วเสร็จ		
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ผู้เข้าร่วมงานไม่สามารถเดินทางมาร่วมประชุมได้ เนื่องจากยังติดข้อกำหนดบางประการจากประเทศต้นทางทำให้ผู้เข้าร่วมงานมีจำนวนน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้								

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนดำเนินงานการเป็นเจ้าภาพงาน RAS2022 ณ จังหวัดเชียงใหม่

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจัดการเป็นเจ้าภาพ	ค่าจ้างบริษัท Organizer งบด1 ปี 62 = 7,176,600.-บาท งบด2 ปี 63 = 17,941,500.-บาท งบด3 ปี 65 = 46,647,900.-บาท	46,647,900.-	
2	ค่าเข้าร่วมงาน ทอท. (*ตามตารางแนบ)		4,486,450.-	
3	ค่าประกันภัยของผู้เข้าร่วมงานชาวต่างชาติ (ระบุตามสัญญา)		2,000,000.-	
4	ห้องพัก (VIPs - Informa)	จำนวน 294 คน (ระบุตามสัญญา) ราคาห้องละ 6,000 - 12,000 บาท ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละประเภทของห้อง ตามที่ Informaกำหนด	3,000,000.-	
5	ประชุมเพื่อเตรียมความพร้อมการเป็นเจ้าภาพงาน RA2020 ณ จังหวัดเชียงใหม่	ค่าประชุมร่วมกับหน่วยงาน ทอท.ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 50 คน (ค่าสถานที่ และค่าอาหารและเครื่องดื่ม) 35,000.-/ครั้ง (ผู้เข้าร่วม 50 คน x ค่าอาหาร 700 บาท = 35,000 บาท 2 ครั้ง รวมเป็น 70,000) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางผู้บริหาร ทอท. 7 คน (กอญ. ระดับ 9-11) จนท.ฝพธ. 9 คน จำนวน 2 ครั้งๆ ละ 202,000.- (202,000 x 2 = 404,000 บาท)	474,000.-	
รวม			56,608,350.-	

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ.....การตลาดด้านการบินเชิงรุก (การเป็นเจ้าภาพงาน RAS2020 ณ จังหวัดเชียงใหม่)

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ปัจจัยภายหลังการแพร่ระบาดของ Covid -19	ผู้เข้าร่วมงานไม่สามารถเดินทางมาร่วมประชุมได้ เนื่องจากยังติดข้อกำหนดบางประการจากประเทศต้นทางทำให้ผู้เข้าร่วมงานมีจำนวนน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้	สูง	ต่ำ	จัดพื้นที่การประชุมและเจรจาแบบ Online เพิ่มเติมเพื่อรองรับผู้ร่วมงานที่ไม่สามารถเดินทางมาเข้าร่วมงานได้	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A5026628

ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Business

กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนาการตลาดด้านการบินเชิงรุก

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพธ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝผพ/ทสภ.

1. ชื่อโครงการ: โครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1

2. หลักการและเหตุผล

เพื่อดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะทำงานเพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2(Operational Readiness and Airport Transfer: ORAT) ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 17 มี.ค.63 ที่ให้
ส่งพธ.เป็นผู้รับผิดชอบหลัก เร่งประสานงานร่วมกับฝ่ายบริหารของสายการบิน เพื่อดำเนินการจัดทำแผนการตลาด โดยกำหนดมาตรการในการสร้างแรงจูงใจ (Incentive) รวมถึงการชดเชย (Compensation) ที่เป็นรูปธรรม และเป็นที่ยอมรับ
ร่วมกันระหว่าง ทอท. และ สายการบิน

3. วัตถุประสงค์ของแผน 2.1 เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์อาคาร SAT 1

2.2 เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ลูกค้าสายการบิน

2.3 เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านโอกาสทางธุรกิจด้านการบินในอนาคต

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☒ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ.....12.....เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	หารือแนวทาง หลักเกณฑ์ รายละเอียดโครงการกับ ฝรส., ฝงป., ฝผก., ฝบช. และ ทสภ.	←→														ฝพธ.	ฝรส., ฝงป. ฝผก. ฝบช. ทสภ.
2	ร่าง /ทบทวน หลักเกณฑ์และข้อกำหนด/ประกาศโครงการ	←→	←→														ผนส.
3	เสนอขออนุมัติโครงการฯ คณะ รายนได้ ทอท./คณะ ทอท.			←→	←→												
4	เสนออนุมัติหลักเกณฑ์และข้อกำหนดประกาศโครงการฯ					←→											
5	แจ้งผลการอนุมัติโครงการฯ แก่สายการบิน / สายการบินตอบกลับ ทอท.				←→	←→	←→										
6	สายการบินเตรียมความพร้อมเข้าปรับปรุงพื้นที่ / ดำเนินการด้านปฏิบัติการ (9 เดือน				←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→				ทสภ.
7	อาคาร SAT-1 เปิดให้บริการ ก.ย.66												←→			ทสภ.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	15	25	35	50	65	75	80	85	90	95	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** :

☒ ไม่ใช้งบประมาณ

☐ ใช้งบประมาณรวมบาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	จำนวนเที่ยวบินแบบประจำ (Route Schedule) เพิ่มขึ้น	จำนวนเที่ยวบินกลับมาทำการบิน ร้อยละ50 จากปี62	ร้อยละ 30 ของปี 62	ร้อยละ 40 ของปี 62	ร้อยละ 50 ของปี 62	ร้อยละ 60 ของปี 62	ร้อยละ 70 ของปี 62
แผนปฏิบัติการ	ขออนุมัติโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT 1 กับ คณะ.พิจารณารายได้ ทอท./คณะ ทอท.	ม.ค.-66	มี.ค.-66	ก.พ.-66	ม.ค.-66	ธ.ค.-65	พ.ย.-65
	สายการบินเริ่มเข้ามาปรับปรุงพื้นที่ / ดำเนินการด้านปฏิบัติการภายในเวลาที่กำหนด	ก.ย.-66	พ.ย.-66	ต.ค.-66	ก.ย.-66	ส.ค.-66	ก.ค.-66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4	
	ร่าง /ทบทวน หลักเกณฑ์และข้อกำหนด/ประกาศโครงการฯ	เสนอขออนุมัติโครงการฯ คณะ รายนได้ ทอท./คณะ ทอท.	สายการบินตอบกลับ / เตรียมความพร้อมเข้าปรับปรุงพื้นที่ ดำเนินการด้าน ปฏิบัติการ			สายการบินเข้าปรับปรุงพื้นที่	

7. Trigger Point (แจ้งเดือนเพื่อปรับแผน)** : การขออนุมัติโครงการฯ ต่อ คณะ.รายนได้ / คณะ.ทอท.ไม่แล้วเสร็จภายในเดือน ม.ค.66

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ: โครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับส่งเสริมสายการบินย้ายไปอาคาร SAT - 1

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	กำหนดการเปิดให้บริการของอาคาร SAT-1 (ความพร้อมด้านต่างๆ)	การเปิดล่าช้ากว่ากำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	คณะทำงานเพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการโครงการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 (Operational Readiness and Airport Transfer: ORAT) กำกับและเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามกำหนดการและมาตรฐานการให้บริการ	ประสานข้อมูล/ประชุมร่วมกับสายการบินเพื่อรวบรวมข้อเสนอแนะและปัญหาที่เกี่ยวข้องร่วมกับส่วนงาน ณ ทสภ.อย่างต่อเนื่อง
2	มาตรฐานระดับการให้บริการ (Service Quality) ไม่เป็นไปตามที่สายการบินต้องการ	สายการบินร้องเรียน / สายการบินไม่สนใจไปใช้บริการ	ปานกลาง	ต่ำ		
3	ระยะเวลา Minimum Connecting Time (MCT) (ผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า) ไม่เป็นไปตามที่สายการบินต้องการ		ปานกลาง	ต่ำ		
4	การขออนุมัติโครงการฯ แก่ คณก ทอท.	ล่าช้ากว่ากำหนด (ไตรมาสที่ 2/66)	ปานกลาง	ต่ำ	เสนอเรื่องเพื่อพิจารณาตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ 2566	
5	ข้อเสนอ ข้อชักจูง ส่วนลดของโครงการฯ ไม่ดึงดูดให้สายการบินมาใช้บริการ	สายการบินไม่สนใจไปใช้บริการ	ปานกลาง	ต่ำ	การสอบถามความต้องการของสายการบินทั้งก่อนและหลังการออกโครงการฯ	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A6016629

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aero Business

กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสาร

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝพธ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ท่าฯ

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท.(Co-Marketing)

2. หลักการและเหตุผล - ทอท.เป็นผู้นำในการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย ธุรกิจหลักของ ทอท.ประกอบด้วย การบริหารจัดการ การดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องทางการบินอีกกว่า 20 ประเภทกิจกรรมเชิงพาณิชย์ อาทิ บริการอาคารสำนักงาน บริการคลังสินค้า บริการลาน/อาคารจอดรถยนต์ พื้นที่ภายในเขตการบิน สินค้าปลอดอากร เป็นต้น เป็นการสนับสนุนหรือเพิ่มประโยชน์จากการใช้ที่ดิน ขยายฐานรายได้ และสนับสนุนการให้บริการท่าอากาศยาน พร้อมกันนี้ยังเข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 10 บริษัท

- ทำการตลาด โดยมุ่งเน้นกลยุทธ์ ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยการสร้างการเติบโตทางการเงิน (Financial Growth) ควบคู่ไปกับการสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรในทุกมิติ

3. วัตถุประสงค์ของแผน

- 1) ทำตลาดร่วมกับลูกค้าผู้ประกอบการ (B2B) หรือลูกค้าองค์กร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินมากยิ่งขึ้น
- 2) การทำตลาดร่วมกับผู้ประกอบการ (Co-Marketing) เป็นกลยุทธ์การพัฒนาย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งในที่นี้หมายถึงลูกค้า ผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มหลักขององค์กร เป็นการให้ความสำคัญกับการดูแลเอาใจใส่ผู้ประกอบการอันได้แก่ พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง ความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และยังคงศักยภาพในการแข่งขัน
- 3) เป็นการสร้างและพัฒนาความสัมพันธ์ เชิงธุรกิจเพื่อสร้างความร่วมมือกันทั้งสองฝ่าย (Co-creation)

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☒ แผนระยะ 1 ปี

☐ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน											ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ		
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	สืบเนื่องจากการสนทนากลุ่มลูกค้าผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ ในประเด็นหัวข้อ "มาตรการให้ความช่วยเหลือสายการบินและผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 ของ ทอท." เมื่อปี 64 ผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ได้มีการเสนอแนวคิดการปรับตัวในการรองรับกับสถานการณ์ในอนาคต ที่หลากหลาย													-		ฝพธ.	-
1.1	ดำเนินการเก็บข้อมูลทางการตลาดในรูปแบบ Active Marketingตั้งแต่เดือน มี.ค.64 - ก.ย.65 เพื่อนำมาเป็นข้อมูลตั้งต้นในการคัดเลือกโครงการทำตลาดร่วมกับผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ของ ทอท. เพื่อสนับสนุนการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการบิน ในยุคเศรษฐกิจกระแสใหม่ (New Economy) พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ แนวทางการดำเนินโครงการ และขอความร่วมมือในการประสานงานกับผู้ประกอบการของ ทอท.													-		ฝพธ.	ท่าฯ
1.2	ประชุมร่วมกับส่วนงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท. และผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ เพื่อขอความเห็นชอบก่อนเสนอต่อคณะกรรมการรายได้ของ ทอท.															ฝพธ.	ท่าฯ

2	ขออนุมัติดำเนินงานโครงการ Co-Marketing ที่ได้รับการคัดเลือก โดยดำเนินการตามแผนงานตลาดและขยายผลผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ ให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับแผนการตลาดเชิงกลยุทธ์ ยกตัวอย่างเช่น ดำเนินงานตามแผนงานส่งเสริมการขายเชิงกลยุทธ์ และเพิ่มรูปแบบร้านค้าแบบ ป๊อปอัพในสถานที่ที่เหมาะสม, ดำเนินงานบูรณาการข้อมูลสารสนเทศ ของลูกค้า จากแหล่งข้อมูล Big Data เช่น ข้อมูลสมาชิกให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการร้านค้ามากที่สุด หรือเพิ่มสัดส่วนผู้ประกอบการร้านค้าท้องถิ่น ให้ได้ร้อยละ 10-20 จากผู้ประกอบการทั้งหมด และ/หรือจากการสรรหาเพิ่ม เป็นต้น															213,300		ฝพธ.	-
3	ติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท. (Co-Marketing) เพื่อนำเสนอแก่ผู้บริหาร ทอท.															-		ฝพธ.	-
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	15	25	30	40	50	60	70	75	80	85	100	213,300					

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 213,300 บาท (งบทำการ) ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์	อัตราการเติบโตของรายได้ Non-Aeronautical Business ภายในอาคารผู้โดยสาร		ร้อยละ 100	60%	80%	100%	100%	100%
แผนปฏิบัติการ	ดำเนินการประชุมร่วมกับส่วนงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ให้ครอบคลุมทุกท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท. อย่างน้อย 1 ครั้ง/ ปีตามระยะเวลาที่กำหนด		1 ครั้ง/ปี และภายในไตรมาสที่ 1	0	1 ครั้ง/ปี และภายในไตรมาสที่ 2	1 ครั้ง/ปี และภายในไตรมาสที่ 1	2 ครั้ง/ปี	4 ครั้ง/ปี
	จำนวนแผนงานตลาด Co-Marketing ที่ได้รับขยายผล (ขออนุมัติดำเนินการ) ให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับแผนการตลาดเชิงกลยุทธ์		2	0	1	2	3	>3
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4		
	ประชุมร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้องเชิงพาณิชย์ให้ครอบคลุมทุกท่าอากาศยานของ ทอท. อย่างน้อย 1 ครั้ง/ ปีแล้วเสร็จ	ขออนุมัติดำเนินงานโครงการ Co-Marketing ที่ได้รับการคัดเลือกอย่างน้อย 1 โครงการ	เริ่มดำเนินงานโครงการ Co-Marketing ที่ได้รับการอนุมัติอย่างน้อย 1 โครงการ			ติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการฯ		

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : ระดับการให้ความร่วมมือของผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ

ระดับการให้ความร่วมมือของส่วนงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท.

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท. (Co-Marketing)

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	ประชุมร่วมกับส่วนงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท. และผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ เพื่อขอความเห็นชอบก่อนเสนอต่อคณะพิจารณารายได้ของ ทอท.	ค่าเดินทางปฏิบัติงาน ทภภ. (ทชม. ทชร. ทหญ. ทภก.) ท่าฯ ละ 1 ครั้ง/ปี พนักงานระดับ 3-8 (4 คน) และระดับ 9 (1 คน) รายละเอียดตามเอกสารแนบ - รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชม. 49,500 - รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทหญ. 56,100 - รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทภก. 54,100 - รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชร. 53,600 รวมค่าเดินทางปฏิบัติงาน ทภภ. 213,300		

รวมค่าใช้จ่าย

213,300

228,231

รวม VAT 7%

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทชม. ปี2566 (จำนวน 5 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	5,180	1			1	5,180
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							9,980

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	5,180	4			1	20,720
	เบี้ยเลี้ยง	800	4	2		1	6,400
	ที่พัก	2,300	4		1	1	9,200
	ยานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
							39,520

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชม. 49,500 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทหญ. ปี2566 (จำนวน 5 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	1			1	6,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,300

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	4			1	26,000
	เบี้ยเลี้ยง	800	4	2		1	6,400
	ที่พัก	2,300	4		1	1	9,200
	ยานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
							44,800

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทหญ. 56,100 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทกก. ปี2566 (จำนวน 5 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,100	1			1	6,100
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							10,900

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,100	4			1	24,400
	เบี้ยเลี้ยง	800	4	2		1	6,400
	ที่พัก	2,300	4		1	1	9,200
	ยานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
							43,200

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทกก. 54,100 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทชร. ปี2566 (จำนวน 5 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชร.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,400	1			1	6,400
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,200

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชร.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,400	4			1	25,600
	เบี้ยเลี้ยง	800	4	2		1	6,400
	ที่พัก	1,800	4		1	1	7,200
	ยานพาหนะ	800	4	-	-	1	3,200
							42,400

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชร. 53,600 บาท

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท. (Co-Marketing)

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	ระดับการให้ความร่วมมือของผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ	เกิดความล่าช้า ในการดำเนินการขอความเห็นชอบก่อนเสนอต่อ คณะพิจารณารายได้ของ ทอท.	สูงมาก	ต่ำ	การติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลการดำเนินงานเป็นรายเดือน	ประชาสัมพันธ์การทำตลาดร่วมกัน มุ่งเน้นกลยุทธ์ ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ควบคู่ไปกับการสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรในทุกมิติ ให้ผู้ประกอบการได้รับทราบข้อมูลล่วงหน้า และสม่ำเสมอ
2	ระดับการให้ความร่วมมือของส่วนงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท.	เกิดความล่าช้า ในการดำเนินการขอความเห็นชอบก่อนเสนอต่อ คณะพิจารณารายได้ของ ทอท.	ปานกลาง	ต่ำ	การติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลการดำเนินงานเป็นรายเดือน	ขอความคิดเห็นจากส่วนงานที่เกี่ยวข้องของ ทอท. (ฝ่ายพาณิชย์ของท่าฯ) มาประกอบการรายงานความคืบหน้า
3	ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในและภายนอก ทอท.	ทำให้เกิดอุปสรรคการจัดทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการที่อยู่ภายในท่าอากาศยานของ ทอท. (Co-Marketing)	สูงมาก	ปานกลาง	การติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลการดำเนินงานเป็นรายไตรมาส พิจารณาในประเด็นของการปฏิบัติตามระเบียบ/ ข้อบังคับ/แนวปฏิบัติ และความทันสมัยของกฎ/ ระเบียบ/ ข้อบังคับ/ แนวปฏิบัติในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ผ่านคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

2. **หลักการและเหตุผล** เนื่องจากที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่ในปัจจุบันเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์แปลงใหญ่ ทอท.จึงดำเนินการเตรียมความพร้อมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและระบบสาธารณูปโภคซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน ธ.ค.67 พร้อมกันนี้ ทอท.ได้ดำเนินการแก้ไขข้อจำกัดของที่ดิน โดยการขอแก้ไขผังเมืองเฉพาะบริเวณของที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ จากที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค การสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) รวมถึงได้ติดตามการยกเลิกกฎกระทรวง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนของท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานครและอำเภอบางพลี อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.2547 ดังนั้นแผนการดำเนินการของ สงพธ.จึงได้เตรียมการด้านความเป็นไปได้ของโครงการร่วมกับผู้ประกอบการที่สนใจในการประกอบธุรกิจ ซึ่งแบ่งออกระยะพัฒนาเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แปลง B, C เป็น โครงการศูนย์จัดการสินค้าเกษตรแบบครบวงจรและ โครงการ Airport Logistic Park ระยะที่ 2 แปลง A, E เป็นโครงการเพื่อการบริหารจัดการด้านขนส่งสำหรับผู้เดินทางและนักท่องเที่ยว (ผู้โดยสาร) และ โครงการที่ยกระดับคุณภาพชีวิตพนักงานและชุมชน

3. วัตถุประสงค์ของแผน

- 3.1 เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ เป็นไปด้วยความถูกต้อง สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร
- 3.2 เพื่อให้ ทอท.สามารถพัฒนาโครงการบนที่ดินแปลงถนนวัดศรีวารีน้อยฯ รองรับการสร้างรายได้ให้ ทอท. ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ S 6 Non-Aeronautical Business กลยุทธ์ที่ 6.2 พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☒ แผนระยะ 3 ปี (2566-2568)
☐ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน (ปีงบประมาณ 66)												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ระยะที่ 1 การพัฒนาโครงการแปลง B และ C																
1.1	กอญ.อนุมัติให้ดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ				↔											สบธ.	สบส.
1.2	ประชาสัมพันธ์และจำหน่ายซอง					↔										สบธ.	สบส.
1.3	ผู้ประกอบการยื่นซองเอกสาร						↔↔↔									สบธ.	สบส.
1.4	คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.เห็นชอบผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ								↔↔							สบส.	สบธ.
1.5	คณะกรรมการ ทอท.อนุมัติผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ									↔↔						สบส.	สบธ.
1.6	ผู้ประกอบการดำเนินการทำสัญญากับ ทอท.										↔↔↔					ผนส.	สบส.
1.7	ผู้ประกอบการดำเนินการก่อสร้าง (18 เดือน ก.ย.66-ก.พ.68)												↔↔↔			ทสภ.	สบส.
2	ระยะที่ 2 การพัฒนาโครงการแปลง A และ E																
2.1	กอญ.อนุมัติให้ดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ								↔↔							สบธ.	สบส.
2.2	ประชาสัมพันธ์และจำหน่ายซอง									↔↔						สบธ.	สบส.
2.3	ผู้ประกอบการยื่นซองเอกสาร										↔↔↔					สบธ.	สบส.
2.4	คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.เห็นชอบผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ												↔↔↔			สบส.	สบธ.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	30	35	40	45	50	60	65	75	90	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** :

☒ ไม่ใช้งบประมาณรวม
☐ ใช้งบประมาณ

☒ บุคลากร (ถ้ามี)
☐ ICT (ถ้ามี)
- ☐ งบทำการ.....บาท
☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ		รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
				1	2	3	4	5
				ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า		Non-Aeronautical Business	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ร้อยละ 2	ร้อยละ 3
	จำนวนธุรกิจใหม่จากการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า		1 ผู้ประกอบการ	1	1	1	2	3
แผนปฏิบัติการ		คณะกรรมการ ทอท.อนุมัติผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ	มิ.ย.-66	ส.ค.-66	ก.ค.-66	มิ.ย.-66	พ.ค.-66	เม.ย.-66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1		ไตรมาสที่ 2		ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4	
	กฤษฎีกาอนุมัติให้ดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ		เสนอคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.เห็นชอบผลการให้สิทธิผู้ประกอบการ (แปลง B C)		เสนอคณะกรรมการ ทอท.เห็นอนุมัติผลการให้สิทธิ ผู้ประกอบการ (แปลง B C)		ส่งมอบพื้นที่ให้ผู้ประกอบการเพื่อเริ่มงานก่อสร้าง (แปลง B C)	
7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** :								
1. จำนวนผู้เสนอคำตอบแทน หรือคุณสมบัติผู้เสนอคำตอบแทนไม่ตรงตามหลักเกณฑ์ที่ ทอท.กำหนด ภายใน เม.ย.66								
2. ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าปรับปรุงพื้นที่ได้ภายใน ก.ย.66								

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดความต้องการด้านทรัพยากรบุคคล (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่

ความต้องการด้านทรัพยากรบุคคล

1. อัตราค่าจ้าง

ประเภท	วุฒิการศึกษา	จำนวน (อัตรา)
1. พนักงาน	จบหลักสูตรอบรม "ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุน" ระดับ 3-6	3
2. ลูกจ้าง		
3. พนักงานจัดจ้างภายนอก		
4. อื่นๆ		

2. การพัฒนาบุคลากร

พนักงานระดับ	จำนวน (คน)	หลักสูตร/ หัวข้อที่ต้องการอบรม

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินว่างเปล่าแปลงถนนวัดศรีวารีน้อย 723 ไร่

ปัจจัยเสี่ยง	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ) ก่อนบริหารเป้าหมาย		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
		ปานกลาง	ต่ำ		
1 ไม่มีผู้ประกอบการผ่านการคัดเลือกเพื่อให้สิทธิการประกอบกิจการ	การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	- การดำเนินกระบวนการคัดเลือกผู้ประกอบการ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เพียงพอในการจัดทำ TOR การให้ข้อมูลกับผู้ประกอบการรวมถึงการชี้แจงเงื่อนไขของ TOR ให้ผู้ประกอบการรับทราบและเข้าใจ เป็นต้น	
2. ความล่าช้าในการจัดทำสัญญา	การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	- การให้ข้อมูลกับผู้ประกอบในการจัดเตรียมเอกสารที่ครบถ้วนถูกต้อง ระยะเวลาและกำหนดการต่าง ๆ รวมถึงสร้างความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับเงื่อนไขและรายละเอียดในสัญญา	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☐ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A6026630

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝบธ.

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aeronautical Business

กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสาร

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ทชม., ทภก. และ ทหญ.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ การบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในรูปแบบ Pop-up Store ณ ทชม. ทภก. และ ทหญ.

2. หลักการและเหตุผล เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงเป็นอย่างมาก ทำให้มีผู้ประกอบการที่เข้าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร ยกเลิกสัญญาจำนวนมาก ทอท.จึงจำเป็นต้องพัฒนาวิธีการบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์รูปแบบใหม่ที่สามารถช่วยให้ ทอท.รับรู้รายได้ที่แน่นอนมากขึ้น และในขณะเดียวกันช่วยแก้ปัญหาสิ่งกีดขวางการจราจร เช่น ชั้นตอนที่ยุ่งยากก่อนการเข้าใช้พื้นที่ ซึ่งการพัฒนาแบบการบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์รูปแบบใหม่ จะช่วยให้ ทอท. ยังคงสามารถรักษาลูกค้าปัจจุบัน และเตรียมความพร้อมสำหรับการกลับมาที่มีปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่มากขึ้นในอนาคต

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อจัดทำวิธีการบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร ทชม., ทภก. และ ทหญ.ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เน้นการสร้างกระแสรายได้ที่แน่นอนในสภาพแวดล้อมที่ผันผวนและสร้างความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่เข้าพื้นที่ ที่จะส่งผลต่อ Occupancy rate

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☒ แผนระยะ 1 ปี

☐ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	สอบถามความต้องการและสภาพปัญหาของผู้ประกอบการที่เข้าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ภายในอาคารผู้โดยสาร															ฝบธ.	ทชม., ทภก., ทหญ.
2	สำรวจและพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมในการประกอบกิจการ Pop-up Store													133,500		ฝบธ.	ทชม., ทภก., ทหญ.
3	นำเสนอแนวคิดและพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์รูปแบบ Pop-up Store ให้คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท.															ฝบธ.	
4	ทำอากาศยานนำแนวทางตามที่คณะกรรมการรายได้ของ ทอท.อนุมัติ ดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ															ทชม., ทภก., ทหญ.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	10	15	25	30	40	50	70	80	90	95	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* :

☐ ไม่ใช้งบประมาณ

☒ ใช้งบประมาณรวม 133,500.- บาท (งบทำการ)

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☒ งบทำการ.....133,500.....บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	รายได้จากพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า	ร้อยละ 1 ของรายได้ Non-Aeronautical Business	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ร้อยละ 2	ร้อยละ 3
	จำนวนธุรกิจใหม่จากการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า	1 ผู้ประกอบการ	1	1	1	2	3
ปฏิบัติการ	จำนวนพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. ให้ประกอบกิจการตามโครงการกิจกรรมเชิงพาณิชย์รูปแบบใหม่	3 พื้นที่	1	2	3	4	5
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4	
	สอบถามความต้องการและสภาพปัญหาของผู้ประกอบการที่เข้าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสารแล้วเสร็จภายในเดือน ธ.ค.65	สำรวจและพิจารณาพื้นที่ในการประกอบกิจการ Pop-up Store แล้วเสร็จภายในเดือน ม.ค.65 และนำเสนอแนวคิดและพื้นที่รูปแบบ Pop-up Store ให้คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. พิจารณา แล้วเสร็จภายในเดือน มี.ค.66	-			ทำอากาศยานนำแนวทางตามที่คณะกรรมการรายได้ของ ทอท.อนุมัติ ดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการ แล้วเสร็จภายในเดือน ก.ย.66	

7. Trigger Point (แจ้งเดือนเพื่อปรับแผน)** : ไม่สามารถนำเสนอแนวคิดและพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์รูปแบบ Pop-up Store ให้คณะกรรมการพิจารณารายได้ของ ทอท. พิจารณาได้ภายในเดือน มี.ค.66

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดความต้องการด้านทรัพยากรบุคคล (ถ้ามี)

ข้อเสนอปฏิบัติการ การบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในรูปแบบ Pop-up Store ณ ทชม, ทกก. และ ทหญ.

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทชม. ปี2566 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	1			1	6,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,300

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 3 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	3			1	19,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							33,600

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชม. 44,900 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทหญ. ปี2566 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	1			1	6,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,300

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	3			1	19,500
	เบียร์เลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							33,600
รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทหญ.		44,900 บาท					

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทกก. ปี2566 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,200	1			1	6,200
	เบียร์เลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,000

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 3 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,200	3			1	18,600
	เบียร์เลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							32,700
รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทกก.		43,700 บาท					

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ การบริหารพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในรูปแบบ Pop-up Store ณ ทชม, ทกก. และ ทหญ.

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	หน่วยงานรับผิดชอบมีรับข้อจำกัดด้านงบประมาณสำหรับการปรับปรุงพื้นที่ให้อยู่ในสภาพพร้อมส่งมอบแก่ผู้ประกอบการ	คัดเลือกผู้ประกอบการล่าช้า	ปานกลาง	ต่ำ	1. สำรวจพื้นที่ที่มีความเหมาะสม 2. ตรวจสอบงบประมาณที่มีอยู่ 3. จัดทำแผนของบ	
2	ความล่าช้าในการสนับสนุนข้อมูลจากส่วนงานที่เกี่ยวข้อง	เกิดความล่าช้าในการนำเสนอคณะกรรมการพิจารณารายได้ของทอท.	ปานกลาง	ต่ำ	1. ติดตามความก้าวหน้า 2. ประสานหน่วยงานอย่างใกล้ชิด	

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☒ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 100A6036517

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aero Business

กลยุทธ์ที่ 6.3 พัฒนารูปแบบใหม่โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุน

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ผฟธ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ผฟช.

1. **ชื่อแผนปฏิบัติการ** โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟัซกันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT

2. **หลักการและเหตุผล** การดำเนินธุรกิจในการดำเนินงานปัจจุบันที่มีความก้าวหน้าของเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำรงชีวิต เพื่อให้ธุรกิจการให้บริการท่าอากาศยานสามารถแข่งขันกับคู่แข่งและเติบโตอย่างมั่นคงได้องค์กรจำเป็นต้องปรับตัวเน้นการพัฒนาเครื่องมือตลาดที่คำนึงถึงสภาพการแข่งขัน และการตอบสนองต่อความต้องการของพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปได้อย่างแท้จริง รวมทั้งเสริมสร้างรายได้ให้แก่ ทอท.จากการเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุน

3. **วัตถุประสงค์ของแผน**

- 1) ทำตลาดร่วมกับลูกค้าผู้ประกอบการ (B2B) หรือลูกค้าองค์กร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินมากยิ่งขึ้น
- 2) ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนอกจากจะใช้ในบทบาทการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว ยังนำมาใช้สนับสนุนการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการการบินให้แก่องค์กรได้อีกด้วย
- 3) เพื่อสร้างและส่งเสริมคุณค่าจากสินค้าหรือบริการที่หลากหลายของ ทอท. สู่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจอย่างต่อเนื่อง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับองค์กร

4. **แนวทางการดำเนินงาน :**

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2564

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน (ค.ศ.65 – ก.ย.66)												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
	การจัดโปรโมชันสำหรับฟัซกัน (Coin Collection) บน Virtual Thailand by AOT (Daily Coin/ Event Coin/ Notification) เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถนำไปแลกเปลี่ยนเป็นสิทธิประโยชน์ (Redemption) บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ ทอท.													-		ผฟธ.	ผฟช.
1	ผู้ได้รับสิทธิอนุญาต จัดหาโปรโมชันภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท. เพื่อรองรับฟัซกันการสะสมแต้ม (Coin Collection) ของแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT													-		ผฟธ.	ผฟช.
2	ประสานงานกับผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ในการออกแบบโปรโมชันให้เหมาะสมกับการแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว (Index) ในลักษณะ Pop up Coupon หรือรูปแบบอื่นๆ ด้วยเทคโนโลยี AR เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแลกรับสิทธิประโยชน์ (Redemption) เช่น ส่วนลด หรือ ของแถม ฯลฯ ได้ทั้งที่ร้านค้าแนะนำ หรือบริการ ภายในและภายนอกท่าอากาศยาน													-		ผฟธ.	ผฟช.
3	ประสานงานกับผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ในการรองรับข้อมูลผู้ใช้งาน/ฟัซกัน Coin จาก Virtual Thailand by AOT และแปลงมูลค่า Coin เป็น AOT Pass Point ตลอดจน การแลกรับสิทธิประโยชน์ (Redemption) ได้ทั้งที่ร้านค้าแนะนำ หรือบริการ ภายในและภายนอกท่าอากาศยาน													-		ผฟธ.	ผฟช.
4	สื่อสารประชาสัมพันธ์ชั้นตอน/แนวทางการปฏิบัติ การแลกรับสิทธิประโยชน์ ชั้นตอน Redemption ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโปรแกรมมอบสิทธิประโยชน์ และกลุ่มผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT ได้รับทราบ และมีแนวทางดำเนินงานเตรียมความพร้อมล่วงหน้า													4,600,820		ผฟธ.	ฝ่ายพาณิชย์ของ ทอท.
5	ทดสอบระบบ User Acceptance Test (UAT)													-		ผฟธ.	ผฟช.
5.1	ตรวจสอบให้แน่ใจว่าระบบ (กระบวนการนำ Coin จากแอปพลิเคชัน Virtual Thailand by AOT ไปใช้ (Redemption) บน SAWASDEE by AOT ใช้งานได้จริง																
5.2	การเชื่อมต่อข้อมูลระหว่าง 2 แอปพลิเคชัน มีความสมบูรณ์ ทั้งในการได้รับข้อมูล Big Data, Data Flow Diagram (DFD), Process Flow, Finance Flow เพื่อสร้างเป็นรายงานตามที่ สทพ.ระบุความต้องการไว้													-			
6	หลังจากการ Go Live การ Redemption สรุปผลการดำเนินการโครงการสนับสนุนการใช้ SAWASDEE by AOT ในเชิงพาณิชย์													-		ผฟธ.	-
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		5	15	25	30	40	50	60	70	75	80	85	100	4,600,820			

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 4,600,820 บาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ - บาท

☐ งบลงทุน - บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	-						
แผนปฏิบัติการ	รายงานการทดสอบระบบ User Acceptance Test (UAT) การเชื่อมต่อข้อมูลระหว่าง 2 แอปพลิเคชันแล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด	ก.ย.-66	พ.ย.-66	ต.ค.66	ก.ย.-66	ส.ค.66	ก.ค.-66
รายไตรมาส	รายละเอียดตัวชี้วัด	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3		ไตรมาสที่ 4	
	ความสำเร็จการดำเนินการโครงการสนับสนุนการใช้แอปพลิเคชัน SAWASDEE เชิงพาณิชย์ ปี 2566	จัดทำโปรโมชันภายใน/นอกทำ อากาศยานของ ทอท.	พัฒนาแอปพลิเคชัน SAWASDEE รองรับการ Redemption	การสื่อสารประชาสัมพันธ์ ขั้นตอน/แนวทางการปฏิบัติ การแลกรับสิทธิประโยชน์ ขั้นตอน Redemption		รายงานการทดสอบระบบ User Acceptance Test (UAT)	
KRIs	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน		เฝ้าดูปกติ (สีเขียว)	เฝ้าดูที่ขึ้น (สีเหลือง)	แจ้งเตือน (สีแดง)
1	การจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายในและภายนอกทำอากาศยานของ ทอท.		1 ครั้ง/เดือน		✓		
2	ข้อจำกัดทางเทคโนโลยีต่างๆ		1 ครั้ง/ไตรมาส			✓	

**หมายเหตุ : ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

4. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	สื่อสารประชาสัมพันธ์ขั้นตอน/แนวทางการปฏิบัติ การแลกรับสิทธิประโยชน์ ขั้นตอน Redemption ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโปรแกรมมอบสิทธิประโยชน์ และกลุ่มผู้ใช้บริการ AOT AR & AOT Application เพื่อให้ทราบแนวทางดำเนินงาน และเตรียมความพร้อมไว้ล่วงหน้า	จัดโปรโมชั่นสำหรับฟังก์ชัน (Coin Collection) ใน AOT AR เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถนำไปแลกเปลี่ยนเป็นสิทธิประโยชน์ (Redemption)บนแอปพลิเคชัน AOT Application		
1.1	งบประมาณในการแจก Coin จากการทำกิจกรรมของ AOT AR ตามที่ ผพช. ออกแบบ	- Daily Coin (7/7) >> 57%	1,140,000	
1.2		- Event Coin (3/7) >> 43%	860,000	
1.3		- Notification (70% response rate)	200,000	
1.4		- AR Mascot (50%)	1,400,000	
1.5		- ค่า Transfer Rate	80,000	
1.6		- AR Master Coin Bonus by joining ภายใน 3 เดือน (หรือ 90 วัน)	750,000	
2	ค่าใช้จ่ายเดินทางไปปฏิบัติงาน ทภก. เพื่อให้ข้อมูลและประชาสัมพันธ์โครงการฯ (ค่าเดินทางของพนักงานระดับ 3-8 จำนวน 3 คน)	ค่าเดินทางปฏิบัติงาน ทภก. (ทชม. ทชร. ทหญ. ทภก.) ทำฯ ละ 1 ครั้ง/ปี พนักงานระดับ 3-8 (3 คน) และระดับ 9 (1 คน) รายละเอียดตามเอกสารแนบ		
2.1		- รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชม.	39,620	
2.2		- รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทหญ.	44,900	
2.3		- รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทภก.	43,300	
2.4		- รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชร.	43,000	

รวมค่าใช้จ่าย

4,600,820

รวม VAT 7%

4,922,877

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทชม. ปี2565 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	5,180	1			1	5,180
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							9,980

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชม.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	5,180	3			1	15,540
	เบี้ยเลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							29,640

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชม. 39,620 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทหญ. ปี2565 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	1			1	6,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,300

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทหญ.	ตัวเครื่องบินขึ้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,500	3			1	19,500
	เบี้ยเลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							33,600

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทหญ. 44,900 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทกก. ปี2565 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,100	1			1	6,100
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							10,900

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทกก.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,100	3			1	18,300
	เบี้ยเลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	2,300	3		1	1	6,900
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							32,400

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทกก. 43,300 บาท

ค่าเดินทางไปปฏิบัติงาน ทชร. ปี2565 (จำนวน 4 คน 2 วัน 1 คืน 1 ครั้ง)

1. ผู้บริหารระดับ 9 จำนวน 1 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชร.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,400	1			1	6,400
	เบี้ยเลี้ยง	800	1	2		1	1,600
	ที่พัก	3,200	1		1	1	3,200
	ยานพาหนะ	-	-	-	-	-	-
							11,200

2. เจ้าหน้าที่ระดับ 3 - 8 จำนวน 4 คน ทำอากาศยานละ 1 ครั้ง/ ปี

			คน	วัน	คืน	ครั้ง	รวม
ทชร.	ตัวเครื่องบินชั้นประหยัด (ไป-กลับ)	6,400	3			1	19,200
	เบี้ยเลี้ยง	800	3	2		1	4,800
	ที่พัก	1,800	3		1	1	5,400
	ยานพาหนะ	800	3	-	-	1	2,400
							31,800

รวมค่าใช้จ่ายเดินทาง ทชร. 43,000 บาท

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการสนับสนุนการพัฒนาฟังก์ชันเชิงพาณิชย์บนแอปพลิเคชัน SAWASDEE by AOT

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	การจัดหาสิทธิประโยชน์จากผู้ประกอบการร้านค้าภายในและภายนอกท่าอากาศยานของ ทอท.	จำนวนผู้ประกอบการร้านค้าทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยานที่เข้าร่วมโครงการในการมอบสิทธิประโยชน์บนแอปพลิเคชันมีไม่เพียงพอ	สูงมาก	ต่ำ	การตรวจสอบแผนการจัดหาสิทธิประโยชน์จากร้านค้าเป็นประจำ และมีรายงานประจำเดือน	
2	ข้อจำกัดทางเทคโนโลยีต่างๆ ได้แก่ พรบ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เครือข่ายส่วนตัวเสมือน (VPN) ความหลากหลายของอุปกรณ์ รับ-ส่ง ในฟังก์ชัน Redemption เป็นต้น	ทำให้เกิดอุปสรรคการพัฒนาขั้นตอนการ Redemption และอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการพัฒนาฟังก์ชันดังกล่าว	สูงมาก	ปานกลาง	การติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลการดำเนินงานเป็นรายเดือน ควรพิจารณาในประเด็นของข้อจำกัดทางเทคโนโลยีต่างๆ ควบคู่ด้วย	ขอความคิดเห็น จากส่วนงานที่เกี่ยวข้องของ ทอท.มาประกอบการรายงานความคืบหน้า

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616

แผนปฏิบัติการปี 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Service

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Service

☒ G2 Standard

☐ G3 Financial

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

หมายเลขกำกับ : 106A4016504

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝผ.ทสภ.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : สงทส.,

ฝรภ.ทสภ., ฝคภ.ทสภ., ฝฟค.ทสภ.,

ฝลส.ทสภ., ฝสอ.ทสภ., ฝบพ.(ฝสส.เดิม)

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. หลักการและเหตุผล
เดิมพนักงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ด้วยการลงเวลาในใบรายงาน ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการรวบรวมใบรายงาน และใช้วัสดุสิ้นเปลืองเป็นจำนวนมาก จึงได้คิดนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง นำเชื่อถือและประหยัดค่าใช้จ่าย

3. วัตถุประสงค์ของแผน
1. เพื่อบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของพนักงาน ทสภ. ในรูปแบบดิจิทัล
 2. เพื่อรองรับการตรวจสอบการปฏิบัติงานจากส่วนงานภายในและหน่วยงานภายนอก ทอท.
 3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยลดค่าใช้จ่าย ระยะเวลาและพื้นที่ในการจัดเก็บเอกสาร
 4. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน โดยการใช้ Digital Technology ผ่านโครงการ Digital Platform M3 : Digital Office

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565 -2566

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน (ต่อ)	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน ปี 2566												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	พัฒนา Application (Check Point - Check List) ของ ฝฟค.ทสภ. - ศึกษา รวบรวมความต้องการ - พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน - นำระบบขึ้นใช้งานจริง															ฝฟช.	ฝฟค.ทสภ.
2	พัฒนา Application (Check Point - Check List) ของ ฝลส.ทสภ. - ศึกษา รวบรวมความต้องการ - พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน - นำระบบขึ้นใช้งานจริง															ฝฟช.	ฝลส.ทสภ.
3	พัฒนา Application (Check Point - Check List) ของ ฝสอ.ทสภ. - ศึกษา รวบรวมความต้องการ - พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน - นำระบบขึ้นใช้งานจริง															ฝฟช.	ฝสอ.ทสภ.
4	พัฒนา Application (Check Point - Check List) ของ ฝบพ.(ฝสส.เดิม) - ศึกษา รวบรวมความต้องการ - พัฒนา/ทดสอบ/ทดลองใช้งาน - นำระบบขึ้นใช้งานจริง															ฝฟช.	ฝบพ.(ฝสส.เดิม)
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	25	35	45	50	60	70	75	85	95	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☒ ไม่ใช้งบประมาณ ☐ ใช้งบประมาณรวมบาท ☒ ICT (ถ้ามี)
- ☐ งบทำการ.....บาท
- ☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2565	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์							
แผนปฏิบัติการ	นำ Application ขึ้นทดลองใช้งานจริง ได้จำนวน 40 Applications	40	20	30	40	50	60
KRIs	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน		เฝ้าดูปกติ (สีเขียว)	เฝ้าดูดีขึ้น (สีเหลือง)	แจ้งเตือน (สีแดง)
KRIs	พัฒนา Smart Smart Check-List Application ของ ส่วนงานแล้วเสร็จ		ก.ย.		ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.

** หมายเหตุ : ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดความต้องการด้าน ICT (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของส่วนงานรักษาความปลอดภัย

- ☐ Hardware จำนวน.....
- ☒ Software จำนวน1.....ชุด
- ☐ อื่นๆ

รายละเอียด

.....Microsoft Office Tools ที่ ทอท.มีสิทธิ์ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน.....

**ติดต่อสอบถาม : ฝ่ายกลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โทร. 6512

6. ปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และตรวจอุปกรณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	สำรวจความต้องการของผู้ใช้งานไม่ครบถ้วน หรือมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมความต้องการของผู้ใช้งาน	จำนวน Applications ที่ขึ้นใช้งานจริง ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	ทำการดำเนินงานโดยวางแผนร่วมกับส่วนงานภายใน ทอท.ที่เกี่ยวข้อง และกำหนดผู้รับผิดชอบข้อมูลที่ชัดเจน	-
2	จำนวน Applications และความซับซ้อนของ Process การทำงานของผู้ใช้งานมีมากกว่าที่ได้ประเมินไว้	จำนวน Applications ที่ขึ้นใช้งานจริง ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	ผู้พัฒนาโปรแกรม ศึกษา พัฒนาความรู้ให้มีความเชี่ยวชาญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	-

หมายเหตุ: หากมีข้อสงสัย กรุณาสอบถาม ส่วนบริหารความเสี่ยง ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 8335, 4119

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☒ G1 Service

☐ G2 Standard

☐ G3 Financial

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ผพช.,ผบค.,ผบท.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสก. ผสอ., ผฟต., ผอส.

2. หลักการและเหตุผล เนื่องด้วยปัญหาจำนวนทรัพย์สินหลงลืมมีจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนอัตราผู้ใช้บริการสนามบิน ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย(Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสก.

จึงจัดทำแผนปฏิบัติการขึ้นเพื่อพัฒนาการให้บริการของงานด้านการจัดการสัมภาระฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ขององค์กร

3. วัตถุประสงค์ของแผน
- 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย
 - 2. ผู้โดยสารและผู้ให้บริการพึงพอใจในระบบการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น

4. แนวทางการดำเนินงาน ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 63-66

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน (ประจำปี 2566)												ยอดเบิกจ่าย	ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	การพัฒนากระบวนการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย															
	1.1 สํารวจศึกษาปัญหาและรวบรวม เพื่อพัฒนาระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย	ดำเนินการปี 2563 - 2564													ผบค.	ผพช.
	1.2 ประชุมและประสานงานฝ่ายระบบสารสนเทศ เพื่อออกแบบ ประเมินราคา และสรุปแผนการดำเนินงานจัดตั้งระบบจัดการสัมภาระฯ														ผพช.,ผฟต.	ผบค.
	1.3 จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการพัสดุเพื่อติดตั้งระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย	ดำเนินการปี 2565													ผพช.,ผฟต.	ผบค.
	1.4 ดำเนินงานติดตั้งระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย													8,366,850	ผพช.,ผบท.	ผบค.
	1.5 ทดสอบระบบการใช้งานระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย													929,650	ผพช.	ผบค.,
	1.6 อบรมระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย														ผพช.	ผบค.
2	เพิ่มอัตรากำลังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)															
	2.1 ประชุมหารือฝ่ายบุคคล เพื่อพิจารณาแนวทางเพิ่มอัตราบุคลากรในส่วนงาน	ดำเนินการปี 2563 -2565													ผบค.	ผบค.
	2.2 ฝ่ายบุคคลสรรหาบุคลากร เพื่อรองรับการเปิด SAT 1														ผบค.	ผอส.,ผบค.
	2.3 อบรม OJT ปฏิบัติงานบริการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย														ผบค.	ผอส.
3	จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและจัดหารูภูมิณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ(ชั้นใต้ดิน)และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ															
	3.1 จัดตั้งพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย															
	3.1.1 จัดประชุมหน่วยเกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาจัดหาพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย	ดำเนินการปี 2563 -2564													ผบค.	ผสอ.,ผบท.
	3.1.2 ขออนุมัติการขอใช้พื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย														ผบค.	ผสอ..
	3.1.3 สํารวจและออกแบบจัดทำ TOR การปรับปรุงพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระฯ และดำเนินการด้านงบประมาณ	ดำเนินการปี 2565													ผสอ.	ผบค.
	3.1.4 ดำเนินการกระบวนการพัสดุสำหรับปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย														ผสอ.,ผฟอ.	ผบค.
	3.1.5 ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่สำหรับใช้เป็นคลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินสูญหาย														ผสอ.	ผบค.
	3.2 จัดหารูภูมิณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระ															
	3.2.1 จัดหาระบบ CCTV เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ															
	(1) จัดประชุมหน่วยเกี่ยวข้องเพื่อประมาณการงบประมาณสำหรับติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ	ดำเนินการปี 2563 - 2564													ผบค.	ผสอ.,ผบท.
	(2) สํารวจและสรุปแผนการดำเนินการติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ และดำเนินการด้านงบประมาณ														ผบท.	ผบค.

	(3) จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการผลิตเพื่อติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ	ดำเนินการปี 2565													ฝบท.,ฝพด.	ฝบก.
	(4) ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ														ฝบท.	ฝบก.
	3.2.2 จัดหาระบบปรับอากาศ บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ															
	(1) จัดประชุมหน่วยงานเกี่ยวข้องเพื่อประมาณการงบประมาณสำหรับติดตั้งระบบปรับอากาศ บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน)	ดำเนินการปี 2563 - 2565													ฝบก.	ฝสอ.,ฝบท. ฝบท.
	(2) จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการผลิตเพื่อติดตั้งระบบปรับอากาศบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน)														ฝบท.,ฝพอ.	ฝบก.
	(3) ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งระบบปรับอากาศบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน)														ฝบท.	ฝบก.
	(4) จัดประชุมหน่วยงานเกี่ยวข้องเพื่อประมาณการงบประมาณสำหรับติดตั้งระบบปรับอากาศ บริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ														ฝบก.	ฝบท.
	(5) สำรองและสรุปผลการดำเนินการติดตั้งระบบปรับอากาศ บริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ														ฝบก.	ฝสอ.,ฝบท.
	(6) จัดทำ TOR และดำเนินการกระบวนการผลิตเพื่อติดตั้งระบบปรับอากาศบริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ														ฝสอ.	ฝบก.
	(7) ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งระบบปรับอากาศบริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ														ฝสอ.	ฝบก.
	เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)	10	20	30	40	50	60	70	75	80	90	95	100			

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม ☒ บุคลากร ICT (ถ้ามี)

- ☐
 งบทำการ.....บาท
- ☒
 งบลงทุน.....1. การพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย

งบประมาณแบ่งเป็นงวด :

งวดที่ 1 - 3 รวม : 8,366,850 บาท

งวดที่ 4 : 929,650 บาท
- รวมงบประมาณการพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระฯ จำนวน 9,296,500 บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด		เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)			
				1	2	3	4
				ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์ :		ระดับความสำเร็จของการใช้นวัตกรรมเพื่อการแก้ไขในการให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน	ระดับ 3	ระดับ 3 *			
แผนปฏิบัติการ	1. ดำเนินการติดตั้งระบบจัดการสัมภาระฯ แล้วเสร็จตามระยะเวลาในแผนปฏิบัติการ		ก.ย.66	พ.ย.66	ต.ค.66	ก.ย.66	ส.ค.66
	2. กระบวนการสรรหาอัตรากำลังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1) แล้วเสร็จ		ม.ค.66	มี.ค.66	ก.พ.66	ม.ค.66	ธ.ค.65
	3. ดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด CCTV แล้วเสร็จ		ส.ค.66	ต.ค.66	ก.ย.66	ส.ค.66	ก.ค.66
KRI	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน			(สีเขียว)	(สีแดง)
	1. การดำเนินการติดตั้งระบบจัดการสัมภาระฯ และทรัพย์สินที่พบสูญหาย		ก.ย.66			ก.ค.66	ส.ค.66
	2. การสรรหาอัตรากำลังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)		ม.ค.66			พ.ย.65	ธ.ค.65
	3. การดำเนินการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ		มี.ค.66			ม.ค.66	ก.พ.66

หมายเหตุ :
 * ท่าอากาศยานสามารถนำผลการศึกษามาประยุกต์/นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้งานจริงอย่างน้อย 1 ระบบ และสามารถประเมินถึงผลลัพธ์ที่คาดหวังได้ว่าเป็นไปตามเป้าหมายได้แก่ ความพึงพอใจของผู้ใช้

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ: แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสภ.

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	การพัฒนาระบบด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย	- ใช้งบประมาณสำหรับดำเนินงานติดตั้งระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย รายละเอียด : สงทส. ขออนุมัติงบลงทุนปี 64 ของพัฒนาระบบด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินผู้โดยสารทั้งหมด 6 ท่าอากาศยาน (ทสภ., ทดม., ทภก., ทชม., ทชร., ทหญ., และ สนญ.) จำนวน 18,837,500 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) - ทสภ. 9,296,500 บาท แบ่งเป็น 4 งวด งวดที่ 1 : 2,788,950 งวดที่ 2 : 2,788,950 งวดที่ 3 : 2,788,950		ทสภ. 9,296,500 บาท
2	เพิ่มอัตราค่าสิ่งพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)	- ใช้งบประมาณในการสรรหาบุคลากร เพื่อรองรับการเปิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)	รอพิจารณางบประมาณจากคณะ ORAT	
3	จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและจัดหารักรังนกเพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ	- ใช้งบประมาณดำเนินการปรับปรุงพื้นที่คลังจัดเก็บสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย	รอการพิจารณางบประมาณจาก ฝสอ.	
		- ใช้งบประมาณติดตั้งระบบ CCTV บริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ (ชั้นใต้ดิน) และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ	รอการพิจารณางบประมาณปี65 จาก ฝบท.	
		- ใช้งบประมาณปรับปรุงระบบปรับอากาศบริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ	รอการพิจารณางบประมาณจาก ฝสอ.	

5. รายละเอียดความต้องการด้านทรัพยากรบุคคล (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ: แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสก.

ความต้องการด้านทรัพยากรบุคคล

1. อัตรากำลัง

ประเภท	วุฒิการศึกษา	อัตราบุคลากรที่ต้องการ		
		อาคารผู้โดยสาร	อาคาร SAT1	อาคารสำนักงาน
1. พนักงาน (พนง.ระดับ3-6)	ปริญญาตรี		8	2
2. ลูกจ้าง	ปริญญาตรี	4	8	

หมายเหตุ 1. พนักงาน จำนวน 10 อัตรา สำหรับปฏิบัติงานเคาน์เตอร์บริการทรัพย์สินสูญหาย อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จำนวน 8 อัตรา และ อาคารสำนักงาน จำนวน 2 อัตรา

2. ลูกจ้าง จำนวน 12 อัตรา สำหรับปฏิบัติงาน ณ เคาน์เตอร์บริการทรัพย์สินสูญหาย อาคารผู้โดยสาร จำนวน 4 อัตรา และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จำนวน 8 อัตรา

2. การพัฒนาบุคลากร

พนักงานระดับ	จำนวนอัตราบุคลากรที่รับการอบรม		หลักสูตร/ หัวข้อที่ต้องการอบรม
1. พนง.ปฏิบัติการ (พนง.ระดับ3-6 และลูกจ้าง)	พนง. 19 คน	ลูกจ้าง 20 คน	1. การใช้งานระบบ Lost Property web aplication และระบบอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. พนง. ประจำสำนักงาน (หน.งานฯ และ พนง.ระดับ3-7)	พนง. 7 คน		2. อบรมการปฏิบัติงานทั่วไปของงานบริการสัมภาระ (OJT) (เฉพาะพนักงานใหม่)

หมายเหตุ 1. พนักงาน จำนวน 16 อัตรา สำหรับปฏิบัติงาน ณ อาคารผู้โดยสาร จำนวน 9 คน และเคาน์เตอร์บริการทรัพย์สินสูญหาย อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จำนวน 8 คน

ลูกจ้าง จำนวน 20 อัตรา สำหรับปฏิบัติงาน ณ อาคารผู้โดยสาร จำนวน 12 คน และเคาน์เตอร์บริการทรัพย์สินสูญหาย อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จำนวน 8 คน

2. พนักงาน จำนวน 6 อัตรา สำหรับปฏิบัติงาน ณ อาคารสำนักงาน (ปฏิบัติหน้าที่ อาทิ ตอบ email, รับและค้นหาทรัพย์สินของผู้โดยสาร เป็นต้น)

5. รายละเอียดความต้องการด้าน ICT (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ: แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสภ.

- ☒ Hardware จำนวน.....
- ☒ Software จำนวน.....
- ☒ อื่นๆ.....

ลำดับ	รายการอุปกรณ์ประกอบการใช้งาน	จำนวน/หน่วย
1	ระบบทรัพย์สินที่พบและสูญหาย	1 ระบบ
2	ระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล (DBMS)	4 License
3	อุปกรณ์ Wireless Access Point	20 เครื่อง
4	เครื่อง Tablet	9 เครื่อง
5	เครื่องอ่านบัตรประชาชน	4 เครื่อง
6	เครื่อง RFID Reader/Writer	4 เครื่อง
7	เครื่อง Handheld Scanner	4 เครื่อง
8	RFID Sticker	300,000 ชิ้น
9	พลาสติกสำหรับใส่ RFID Sticker	240,000 ชิ้น

**ติดต่อสอบถาม : ฝ่ายกลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โทร. 6512

6. ปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย (Lost Property) ของผู้โดยสาร ณ ทสภ.

ปัจจัยเสี่ยง	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
		ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1. การพัฒนาระบบการจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหาย					
1	สาเหตุ : การติดตั้งระบบจัดการสัมภาระและทรัพย์สินที่พบและสูญหายมีหลายขั้นตอน อาจต้องใช้เวลาดำเนินการมากกว่ากำหนด	ระบบจัดการสัมภาระฯ ติดตั้งแล้วเสร็จและสามารถใช้งานได้ล่าช้ากว่ากำหนด	ปานกลาง	ต่ำ	ประสานกับผู้ควบคุมงานและส่วนงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด โดยมีการติดตามทุกๆ 1 เดือน เพื่อกำกับการดำเนินการติดตั้งระบบฯ ให้เป็นไปตามกำหนดการในแผนปฏิบัติการฯ
2. เพิ่มอัตรากำลังพลเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1)					
2	สาเหตุ : เนื่องจากการดำเนินการสรรหาบุคลากรต้องสอดคล้องกับการเปิดใช้งานของอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1) มีผลให้การเปิดรับบุคลากรต้องมีการปรับระยะเวลาให้สอดคล้องกัน	อัตรากำลังพลที่ได้จากการสรรหาบุคลากรล่าช้า ทำให้การอบรม OJT ปฏิบัติงานบริการสัมภาระและทรัพย์สินสูญหายล่าช้าและมีระยะเวลาการทดลองงานที่จำกัด	ปานกลาง	ต่ำ	ติดต่อและประสานงานกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดูติดตามความคืบหน้าของการสรรหาบุคลากรเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT1) อย่างใกล้ชิด
3. จัดตั้งคลังจัดเก็บสัมภาระและจัดหาครุภัณฑ์เพื่อใช้ติดตั้งบริเวณห้องจัดเก็บสัมภาระฯ(ชั้นใต้ดิน)และคลังจัดเก็บสัมภาระฯ					
3	สาเหตุ : การดำเนินการปรับปรุงพื้นที่มีส่วนงานที่เกี่ยวข้องหลายส่วนและต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการประสานงาน จึงอาจทำให้การดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ฯ ล้าช้ากว่ากำหนด	การย้ายพื้นที่จัดเก็บสัมภาระฯ มายังบริเวณคลังจัดเก็บสัมภาระฯ ล้าช้าลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความล่าช้าในการจัดการพื้นที่จัดเก็บสัมภาระฯ เนื่องจากมีจำนวนสัมภาระฯ สะสมที่มากขึ้นในทุกๆปี	ปานกลาง	ต่ำ	ประสานงานส่วนงานที่เกี่ยวข้องทุก 1 เดือน เพื่อเตรียมดำเนินการล่วงหน้าและติดตามสถานะการดำเนินการอย่างใกล้ชิด

หมายเหตุ: หากมีข้อสงสัยกรุณาสอบถาม ส่วนบริหารความเสี่ยง ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 8335, 4119

หมายเลขกำกับ : 105A1036501

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : สคบ.ทตม.

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ผสอ.ทตม., ผฟค.ทตม. และ ผฟทอ.ทตม.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ☐ G1 Standard ☒ G2 Service ☐ G3 Financial

ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.3 การพัฒนาที่ยั่งยืนด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้ Airport Strategic Positioning

ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาประสิทธิภาพท่าอากาศยาน

1. ชื่อแผนปฏิบัติการโครงการ DMK, Pax Experience Zone

2. หลักการและเหตุผล

โครงการ DMK, Pax Experience Zone เป็นการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่พักคอยของผู้โดยสารและระบบสาธารณูปโภค เพื่อตอบสนองความต้องการตามพฤติกรรมของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ทตม. และเพิ่มความสะดวกสบายก่อนขึ้นเครื่อง (Comfort of waiting gate area) เป็นการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญ 5 อันดับแรก (ASQ) อีกทั้งยังช่วยแก้ปัญหาระดับการให้บริการ (Level of Service : LoS) ของ Boarding Gate เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่ในตำแหน่งทางเดินไป North Corridor ซึ่งมี Gate 11, 12, 14 และ 15 และทางลง Bus Gate ระหว่างประเทศ (Gate 1-7) ที่มี LoS อยู่ในระดับ Sub-Optimum และ Under-Provided มาโดยตลอด โดยมีเหตุผลความจำเป็น

1. พฤติกรรมผู้โดยสารมักจะรับประทานบะหมี่กึ่งสำเร็จรูประหว่างพักคอยก่อนขึ้นเครื่อง โดยใช้บริการตู้กดน้ำร้อน ที่ ทตม. ให้บริการ แล้วนำรับประทานตามที่นั่งพักคอยตามทางต่างๆ ส่งผลให้พื้นที่และถึงขยะบริเวณตู้กดน้ำร้อน มีความสะอาดและสะอาดจากบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปที่ทานไม่หมดและหกจากถ้วยที่ทิ้ง ถึงแม้ ทตม. จัดให้มีถังขยะรองรับไว้ก็ตาม ดังนั้น หาก ทตม. จัดพื้นที่นั่งเฉพาะให้ผู้โดยสารนั่งรับประทาน มีที่ทิ้งขยะและที่ล้างมือให้ได้รับความสะดวกในตำแหน่งที่เหมาะสม จะสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อย และไม่รบกวนผู้โดยสารอื่นๆ

2. ผู้โดยสารมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่ชาร์จอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หาก ทตม. พิจารณาการจัดที่นั่งพักคอยในรูปแบบต่างๆ เช่น เคาน์เตอร์บาร์ โดยปรับปรุงแบบให้สอดคล้องกับวิถีใหม่ (New Normal) ก็จะเป็นการตอบสนองความต้องการตามพฤติกรรมผู้โดยสารได้เป็นอย่างดี

3. ผู้โดยสารมีความต้องการความสะดวกสบายในการนั่งพักคอย เช่น ได้นั่งเอนหลัง พักขา ก่อนที่จะต้องเดินทางใน Flight time ที่ยาวนานบนเครื่องบินที่มีพื้นที่จำกัดไม่ได้สะดวกสบาย แต่ยังคงต้องสอดคล้องกับวิถีใหม่ (New Normal) สคบ.ทตม. จึงเสนอจัดพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร 2 Zone ได้แก่ **Common Space** (ขนาดพื้นที่ประมาณ 210 ตร.ม.) จัดให้มีที่นั่งรองรับความต้องการในรูปแบบต่างๆ สำหรับนั่งทานบะหมี่สำเร็จรูป/เครื่องดื่ม (ไม่มีจำหน่าย), ตู้กดน้ำร้อน-เย็น, จุดสำหรับทิ้ง/เทขยะ, ล้างมือ เพื่อสุขลักษณะที่ดี, ที่นั่งแบบร้านกาแฟ/เก้าอี้เอนนอน สำหรับผู้โดยสารได้นั่งพักคอยและชาร์จออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และ **Ad hoc Meeting space** (ขนาดพื้นที่ 180 ตร.ม.) จุดนัดพบ/พักคอยสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นกลุ่ม ครอบครัวหรือกลุ่มเพื่อนนัดคุยวางแผนการเดินทางท่องเที่ยว โดยพื้นที่โครงการฯ จะติดตั้งระบบแสงสว่าง และสถานะ Gate (Gate Monitor) ของ Gate 11, 12, 14, 15 ให้ผู้โดยสารได้ทราบสถานะ gate ทำให้สามารถนั่งพักคอยได้ผ่อนคลายมากขึ้น

3. วัตถุประสงค์ของแผน

- 3.1 เพื่อให้คะแนนในหัวข้อ Comfort of waiting at the gate areas เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อคะแนนความพึงพอใจโดยรวม (Overall Satisfaction) ของท่าอากาศยาน
- 3.2 ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบาย ผ่อนคลาย เพลิดเพลินกับสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการที่ท่าอากาศยานจัดไว้ให้ (Comfortable Experience) ระหว่างพักรอขึ้นเครื่อง
- 3.3 เพื่อสร้างความประทับใจและประสบการณ์การเดินทางที่ดีของผู้โดยสาร (Passenger Experience) เป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของ ทตม.

4. แนวทางการดำเนินงาน : ☐ แผนระยะ 1 ปี ☒ แผนต่อเนื่องดำเนินการตั้งแต่ปี 2565 - 2566

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน (ปีงบประมาณ 2566)												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง (150 วัน)															ผสอ.ทตม.	สคบ.ทตม., ผฟค.ทตม. และ ผฟทอ.ทตม.
2	ติดตามและประเมินผลโดยดำเนินการวิจัยเชิงลึก															สคบ.ทตม.	
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		20	40	60	80	100	100	100	100	100	100	100	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้** : ☐ ไม่ใช้งบประมาณ ☒ ใช้งบประมาณรวม 6,005,563.00 บาท ☐ บุคลากร (ถ้ามี) ☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ บาท (รวมค่าดำเนินการกำไรและไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

☒ งบลงทุน 6,005,563.00 บาท (รวมค่าดำเนินการกำไรและไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2566	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ครบ ปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก	ดีเลิศ
กลยุทธ์	คะแนนประเมินผลด้านคุณภาพบริการของ ทตม. (ASQ) ในภาพรวม (ตาม AOT Strategy House (2566-2570))	3.98	3.90	3.92	3.94	3.96	3.98
แผนปฏิบัติการ	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จ (150 วัน)	ก.พ.-66	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.		
	ค่าคะแนนความพึงพอใจ (ASQ) หัวข้อ Comfort of waiting gate at the gate	3.73	3.65	3.67	3.69	3.71	3.73
KRIs	รายละเอียดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง		การแจ้งเตือน		เฝ้าดูปกติ (สีเขียว)	เฝ้าดูขึ้น (สีเหลือง)	แจ้งเตือน (สีแดง)
	ความล่าช้าของงานปรับปรุง			ก.พ.-66	มี.ค.-66	เม.ย.-66	

**หมายเหตุ : ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการ DMK, Pax Experience Zone

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดกิจกรรม	ค่าวัสดุและค่าแรงงาน (บาท)
1	โครงการ DMK, Pax Experience Zone	1.1 งานสถาปัตยกรรม	1,214,000.00
		1.2 งานเฟอร์นิเจอร์	1,602,000.00
		1.3 งานสื่อสาร	960,000.00
		1.4 งานระบบไฟฟ้า	540,000.00
		1.5 งานระบบปรับอากาศ	475,000.00
		1.6 งานประปา / สุขาภิบาล	160,000.00
		รวมเป็นเงิน	4,951,000.00
		ค่าดำเนินการ + กำไร	1,054,563.00
		รวมเป็นเงิน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	6,005,563.00

6. ปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ โครงการ DMK, Pax Experience Zone

ปัจจัยเสี่ยง		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	สาเหตุ: ความล่าช้าในการดำเนินโครงการฯ	ภาพลักษณ์ของ ทอท.	ปานกลาง	ต่ำ	ติดตามการดำเนินการให้เป็นไปตาม แผนงาน	
2	สาเหตุ: พื้นที่ที่จัดไว้ไม่เพียงพอกับจำนวน ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ	ความไม่สะดวกสบายและความ แออัดของผู้โดยสาร	สูง	ต่ำ	สำรวจพื้นที่ในการจัดทำพื้นที่พักคอย เพิ่มขึ้น	

หมายเหตุ: หากมีข้อสงสัยกรุณาสอบถาม ส่วนบริหารความเสี่ยง ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 8335, 4119

แผนปฏิบัติการปี 2566

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

☐ G1 Standard

☒ G2 Service

☐ G3 Financial

หมายเลขกำกับ : 103A4016601

ส่วนงานรับผิดชอบหลัก : ฝทอ.ทก.

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Services

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ส่วนงานรับผิดชอบร่วม : ฝบร.,ฝผง.

และ ฝอต.ทก.

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทก.

2. หลักการและเหตุผล ตามที่ ทก. มีรถสาธารณะเข้ามาให้บริการตามนโยบายของจังหวัดภูเก็ตเช่น รถโดยสารสาธารณะ ประเภทรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ Phuket airport bus, Phuket smart bus และ Airport bus express เป็นต้น และบริการ Taxi-Meter เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้บริการให้กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ทก. จากการให้บริการที่ผ่านมาพบว่า ยังไม่มีการบริหารจัดการพื้นที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ชัดเจน ทำให้ผู้โดยสารไม่มีพื้นที่พักคอยที่เพียงพอ ,ไม่มีพื้นที่จุดเรียกคิวให้บริการและไม่มีพื้นที่ในการประชาสัมพันธ์ตารางเวลาและข้อมูลของรถสาธารณะดังกล่าวที่ชัดเจน นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องการตั้งเคาน์เตอร์รถแท็กซี่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับเคาน์เตอร์บริการรถแท็กซี่อื่นที่เสียค่าสัมปทานให้กับ ทก. ส่งผลให้เกิดความสับสนให้กับผู้โดยสารและปัญหาข้อร้องเรียนให้กับ ทก. ตลอดมา นั้น ทก. จึงเล็งเห็นความจำเป็นในการสร้างจุดบริการรถขนส่งสาธารณะที่ชัดเจนและเพียงพอในการให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งจะส่งผลต่อภาพลักษณ์การให้บริการและการจัดอันดับคะแนนความพึงพอใจของ ทก. ในหมวด Ground transportation to/from airport โดยตรง ซึ่งในปี 2019 ทก. ได้คะแนนในหมวดนี้เพียง 4.01 เท่านั้น ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ที่ ทก. ยังมิได้ใช้ประโยชน์ให้เป็นศูนย์ขนส่งให้บริการผู้โดยสารจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นในพื้นที่ข้างเคียงให้กับ ทอ. ได้อีกในอนาคต

3. วัตถุประสงค์ของแผน เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถสาธารณะ ณ ทก. และสนับสนุนการเชื่อมต่อของระบบขนส่ง

4. แนวทางการดำเนินงาน :

☐ แผนระยะ 1 ปี

☒ แผนต่อเนื่อง ดำเนินการตั้งแต่ปี 2566 - 2567

ลำดับ	แนวทางการดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน												ยอดเบิกจ่าย		ส่วนงานรับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	งบทำการ	งบลงทุน	หลัก	ร่วม
1	ประชุมส่วนงาน ทก.															ฝทอ.ทก.	ส่วนงาน ทก.
2	กำหนดพื้นที่ที่ต้องการและนำเข้าคณะพิจารณารายได้เพื่อขอใช้พื้นที่ ชั้น 1 ทิศเหนือ															ฝผง.ทก.	ฝทอ.ทก.
3	ดำเนินการการออกแบบ และออกข้อกำหนดรายละเอียด															ฝบร.ทก.	ฝผง.ทก.
4	กระบวนการจัดหาทางพัสดุ															ฝอต.ทก.	ฝบร.ทก.
เป้าหมายความก้าวหน้าของแผนแสดงเป็นรายเดือนสะสม (ร้อยละ)		10	20	20	30	40	40	40	50	60	70	80	100				

5. ทรัพยากรที่ต้องใช้* :

☒ ไม่ใช้งบประมาณ

☐ ใช้งบประมาณรวมบาท

☐ บุคลากร (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☐ ICT (ถ้ามี)

☐ งบทำการ.....บาท

☐ งบลงทุน.....บาท

6. ตัวชี้วัด/เป้าหมายของแผน :

ระดับ	รายละเอียดตัวชี้วัด	เป้าหมาย	เกณฑ์การให้คะแนน (Criteria)				
			1	2	3	4	5
			ปี 2566	ควรปรับปรุง	พอใช้	ดี	ดีมาก
กลยุทธ์	ค่าคะแนนความพึงพอใจด้านคุณภาพการให้บริการ (Airport Service Quality : ASQ) ตามมาตรฐานสากล	4.200	4.190	4.195	4.200	4.205	4.210
แผนปฏิบัติการ	ดำเนินการกระบวนการจัดหาทางพัสดุ	ก.ย.66	พ.ย.66	ต.ค.66	ก.ย.66	ส.ค.66	ก.ค.66
รายไตรมาส	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3			ไตรมาสที่ 4	
	ได้ข้อสรุปเรื่องพื้นที่ที่จะดำเนินการปรับปรุง	ดำเนินการออกTORแล้วเสร็จ	ออกPRแล้วเสร็จในระบบ			กฤษฎ.อนุมัติจัดซื้อ/จัดจ้างแล้วเสร็จ	

7. Trigger Point (แจ้งเตือนเพื่อปรับแผน)** : 1. พื้นที่ที่กำหนดอาจไม่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณารายได้ 2. จัดหางบประมาณไม่ได้ตามกรอบเวลา 3. กระบวนการจัดหาไม่ทันตามกรอบเวลา

หมายเหตุ : *ถ้ามีทรัพยากรที่ต้องใช้ให้ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

**ระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ

5. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานและงบประมาณที่ใช้ (ถ้ามี)

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกท.

ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)	
			งบทำการ	งบลงทุน
1	จัดเตรียมป้ายบอกเส้นทาง	ค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อพร้อมติดตั้งป้ายบอกเส้นทางไปยังจุดให้บริการศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกท.	125,000.00	
		ราคาประมาณการป้ายไฟ LED พร้อมติดตั้ง ขนาดป้าย 240*40 cm. ราคาป้ายละ 25,000.- จำนวน 5 ป้าย เพื่ออำนวยความสะดวกและบอกเส้นทางเดินผู้โดยสารไปยังศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกท.		
2	แผนประชาสัมพันธ์ศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกท.	1. จัดให้มี Youtuber, influencer เช่น อาสาพาไปหลง, go went go ลงเพจและช่องยูทูป เพื่อประชาสัมพันธ์ให้เกิดการรับรู้ ทกท. มีศูนย์ขนส่งสาธารณะให้บริการผู้โดยสาร 2. ทาง ทกท. สร้างสื่อประชาสัมพันธ์ ให้กลุ่ม press ในจังหวัดภูเก็ต ช่วยโปรโมทลงเพจ, facebook ของสื่อต่างๆ ที่ให้ความร่วมมือ	285,000.00	
3	ค่าใช้จ่ายงานปรับปรุงพื้นที่ห้องพักศูนย์ขนส่ง บริเวณชั้น 1 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ จำนวน 1 งาน (รายละเอียดตามเอกสารแนบ)	3.1 งานประมาณราคางานก่อสร้าง / ปรับปรุง		8,289,332.84
	(เบิกจ่าย 3 งวด)	3.2 งานครุภัณฑ์		611,000.00
		3.3 ค่าใช้จ่ายพิเศษค่าใช้จ่ายพิเศษตามข้อกำหนดและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี		466,620.00
				9,366,952.84
4	รวมเงินตามประเภทงบ		410,000.00	9,366,960.00
5	รวมทั้งสิ้น			9,776,960.00

7. ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ ที่อาจส่งผลให้แผนปฏิบัติการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสาธารณะ ทกท.

ความเสี่ยงของกิจกรรม/แผนงาน/โครงการ		ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง (L)x(I) (สูงมาก สูง ปานกลาง ต่ำ)		มาตรการควบคุมในปัจจุบัน	แผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน
			ก่อนบริหาร	เป้าหมาย		
1	พื้นที่ที่กำหนดอาจไม่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณารายได้	โครงการไม่เกิด	สูง	ปานกลาง	จัดระเบียบพื้นที่ และจุดจอด	หาพื้นที่สำรอง
2	จัดหางบประมาณไม่ได้ตามกรอบเวลา	ทำให้โครงการล่าช้า	สูง	ปานกลาง	ประชุมติดตามเพื่อเร่งรัด	แต่งตั้งคณะกรรมการแผนพัฒนาศูนย์ขนส่ง ทกท. เพื่อเร่งรัดให้ได้งบประมาณตามกรอบเวลา
3	กระบวนการจัดหาไม่ทันตามกรอบเวลา	ไม่สามารถจัดหาผู้รับจ้าง ทำให้โครงการเกิดความล่าช้า	สูง	ปานกลาง	-แต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR -แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง -ปฏิบัติตามกระบวนการจัดซื้อจัด	กรณีมีผู้ยื่นรายเดียว ต้องพิจารณา ทบทวนข้อกำหนดใหม่

หมายเหตุ: หากประสงค์ขอรับข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาประสาน ส่วนควบคุมภายใน ฝ่ายบริหารความเสี่ยง โทร. 02-535-2854 / 02-535-4616