

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
บพ.	<p>๑. การดำเนินการตามนโยบายเปิดเสรีการบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่วันที่ ๑ มี.ค. - ๑ เม.ย. ๒๕๕๔</p> <p>การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินไปยังต่างประเทศ ดังนี้</p> <p><b>สาธารณรัฐอิตาลี</b></p> <p>เส้นทางกรุงเทพฯ-มิลาน และกลับสัปดาห์ละ ๑ เที่ยวบิน</p> <p><b>ออสเตรเลีย</b></p> <p>เส้นทางกรุงเทพฯ-บริสเบน และกลับสัปดาห์ละ ๒ เที่ยวบิน</p> <p><b>นิวซีแลนด์</b></p> <p>เส้นทางกรุงเทพฯ-โอ๊คแลนด์ และกลับสัปดาห์ละ ๒ เที่ยวบิน</p> <p><b>สาธารณรัฐอินโดนีเซีย</b></p> <p>เส้นทางกรุงเทพฯ-จาการ์ต้า และกลับสัปดาห์ละ ๓ เที่ยวบิน</p> <p><b>เขตบริหารพิเศษฮ่องกง</b></p> <p>๑. เส้นทางกรุงเทพฯ-ฮ่องกง และกลับสัปดาห์ละ ๕ เที่ยวบิน</p> <p>๒. เส้นทางภูเก็ต-ฮ่องกง และกลับสัปดาห์ละ ๒ เที่ยวบิน</p>		<p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p>	<p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	<p><b>มาเลเซีย</b> เส้นทางกรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์ และกลับสัปดาห์ละ ๑ เที่ยวบิน</p> <p><b>สาธารณรัฐอินเดีย</b></p> <p>๑. เส้นทางกรุงเทพฯ – มุมไบ และกลับ สัปดาห์ละ ๙๑ ที่นั่ง</p> <p>๒. เส้นทางกรุงเทพฯ-เจนไน (มีทราส) สัปดาห์ละ ๙๑๕ ที่นั่ง</p> <p>๓. เส้นทางกรุงเทพฯ-บังคาลอร์ และกลับ สัปดาห์ละ ๑,๐๒๖ ที่นั่ง</p>		<p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บกท. ในกำหนด การบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บพ. ได้จัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ บริษัทการบิน กรุงเทพฯ ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p>	<p>บกท. มีแผนจะเปิดทำการบินในกำหนด การบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p> <p>บริษัทการบินกรุงเทพฯ มีแผนจะเปิด ทำการบินในกำหนดการบินประจำ ฤดูร้อน ๒๕๕๔ เป็นต้นไป</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๒. การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	๒.๐๐	<p>ประเทศไทยในฐานะเป็นภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงมีภาระผูกพันที่สำคัญประการหนึ่ง กล่าวคือ ต้องจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยภายในอาณาเขตของตน รวมทั้งให้จัดตั้งศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการอำนวยความสะดวกและประสานงานในกิจการนี้</p> <p>เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ๒๕๕๑ ครม. ได้มีมติอนุมัติให้จัดตั้งองค์กรเพื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติโดยรวมงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือประสบภัยไว้ด้วยกัน มีศูนย์ประสานงานเดียวกัน เรียกว่า “ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย” โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน คือ กรมการบินพลเรือน) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้มีคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย คณะหนึ่งประกอบด้วยผู้แทนของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ</p> <p>คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การจัดให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ</p>	<p>ประธานคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อมอบหมายหน่วยงาน (กรมเจ้าท่า) เป็นแกนกลางในการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ประจำปี ๒๕๕๔ ในวันที่ ๘ เม.ย. ๒๕๕๔</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>๑. ทดสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการวางแผน การประสานงาน การอำนวยความสะดวก การควบคุม และการปฏิบัติการเพื่อให้เกิดทักษะและความชำนาญ</p> <p>๒. เผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจถึงขีดความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้กับประชาชน สื่อมวลชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบ และให้ความร่วมมือช่วยเหลือแก่ทางราชการ</p> <p>๓. แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นจากหน่วยงานต่างๆ ทั่วประเทศ ข้างเคียงที่เข้าร่วมสังเกตการณ์ฝึกซ้อมฯ</p> <p>๔. ให้อีโคโนมิกรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึง การปฏิบัติตามพันธกรณีที่ประเทศไทยได้กระทำไว้</p> <p>จากวัตถุประสงค์ข้างต้น คณะกรรมการแห่งชาติฯ จึงได้มีมติให้มีการจัดฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลือฯ เป็นประจำทุกปี โดยมี กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน ผลัดเปลี่ยนกันเป็นแกนกลาง และมีหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓๐ หน่วยงาน เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ โดยให้กรมการบินพลเรือนเป็น ผู้จัดตั้งค่าของงบประมาณ เพื่อนำมาใช้ดำเนินการฝึกซ้อมฯ ดังกล่าว</p>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	<p>๓. งานจัดซื้อที่ดินพร้อม ค่าชดเชยสิ่งก่อสร้างและพืชผล ทำอากาศยาน เบตง จำนวนเงินที่จัดซื้อทั้งสิ้น ๒๙๓ ล้านบาท</p> <p>งปี ๒๕๕๒ จำนวน ๒๐ ล้านบาท งปี ๒๕๕๓ จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท งปี ๒๕๕๔ จำนวน ๗๕ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๕ จะขอตั้ง งประมาณอีก ๙๘ ล้านบาท)</p>	<p>๒๙๓.๐๐</p>	<p>จัดซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างทำอากาศยาน เบตง เพื่อช่วยสนับสนุน และรองรับนโยบายของ คอ.บต.ในกิจการ ๓ จังหวัดชายแดน ภาคใต้ รวมทั้งยังช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจ สังคม การเมือง และ การท่องเที่ยวในอำเภอเบตง และพื้นที่ใกล้เคียงดีขึ้น</p>	<p>สรุปผลการดำเนินงานการจัดซื้อที่ดินโดย วิธีพิเศษ</p> <p>-ต้นเดือน ธ.ค. ๒๕๕๒ เริ่มดำเนินการจัดซื้อที่ดิน</p> <p>-ผลการดำเนินงาน ณ ก.ย. ๕๓ ได้ดำเนินการจัดซื้อที่ดินแล้วทั้งสิ้น ๔๑๖-๓-๙๓.๓ ไร่ เป็นเงินทั้งสิ้น ๑๑๙.๙๕๙ ล้านบาท</p> <p>ปริมาณงานคงเหลือที่ต้องดำเนินงานต่อ</p> <p>-ประมาณเนื้อที่ที่ต้องการ ๙๒๐ ไร่</p> <p>-ที่ดินที่ต้องจัดซื้อต่อไป ประมาณ ๕๐๓-๐-๖๗ ไร่</p> <p>-ค่าชดเชยที่ดิน พืชผล และค่ารั้วถอน</p> <p>ผลการดำเนินงาน เดือน มี.ค. ๒๕๕๔ รวมเนื้อที่ ๖๘๐-๓-๑๒.๓ ไร่ เป็นเงิน ๑๘๔.๐๘๔ ล้านบาท</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๔. การต่อเติมความยาว ทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่า อากาศยานนราธิวาส ปี ๒๕๕๑ ๙๘.๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๒ ๑๐๒.๓๕ ล้านบาท ปี ๒๕๕๓ ๖๐.๗๗ ล้านบาท ปี ๒๕๕๔ ๒๐๔.๐๒๗ ล้านบาท ปี ๒๕๕๕ ๙.๐๐ ล้านบาท งบประมาณทั้งสิ้น ๔๗๔.๑๕๐ ล้านบาท	๔๗๔.๑๕	ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งเพื่อรองรับเครื่องบินขนาด Air bus ให้สามารถส่งผู้ให้บริการไปประกอบพิธีฮัจย์ในประเทศ ตะวันออกกลาง และเป็นการสนับสนุนกิจการการแก้ปัญหา ๓ จังหวัดชายแดนภายใต้ของ ศอ.บต.	ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อวันที่ ๗ ก.ย. ๕๒ กำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ ๘ ส.ค. ๕๔ ผลการดำเนินงาน ณ ๓๐ ก.ย. ๕๓ ผลงานร้อยละ ๕๓.๖๕ ผลการเบิกจ่าย ๒๕๔.๔๑ ล้านบาท  ผลการดำเนินงานถึงสิ้นเดือน มี.ค. ๒๕๕๓ ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๘๒.๕๙ <b>ผลเบิกจ่ายเงินรวมทั้งสิ้น ๓๙๑.๖๙ ล้านบาท</b>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	<p>๕. งานก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน ๑ ชุด ที่ท่าอากาศยานกระบี่</p> <p>งบปี ๒๕๕๒ ๕๐.๐๐ ล้านบาท</p> <p>งบปี ๒๕๕๓ ๗๐.๐๐ ล้านบาท</p> <p>งบปี ๒๕๕๔ ๑๐๕.๐๐ ล้านบาท</p> <p>งบประมาณทั้งสิ้น ๒๒๕.๐๐ ล้านบาท</p>	๒๒๕.๐๐	<p>ก่อสร้างและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมให้สามารถรองรับผู้โดยสารต่างประเทศ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สะพานเทียบเครื่องบิน ลิฟท์ บันไดเลื่อน สายพานลำเลียงสัมภาระ และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ รวมทั้งก่อสร้างทางเชื่อมอาคารหลังเดิมและหลังใหม่ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละปี</p>	<p>ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ มิ.ย. ๕๒</p> <p>กำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ ๑๔ มิ.ย. ๕๔</p> <p>ผลการดำเนินงาน ณ ๓๐ ก.ย. ๕๓</p> <p>ผลงาน ร้อยละ ๒๒.๘๕</p> <p>ผลการเบิกจ่าย ๔๙.๘๙ ล้านบาท</p> <p>ผลการดำเนินงานถึงสิ้นเดือน มี.ค. ๒๕๕๔</p> <p>ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๔๖.๖๘</p> <p><b>ผลเบิกจ่ายเงินรวมทั้งสิ้น ๘๖.๓๖ ล้านบาท</b></p>
	<p>๖. ก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานกระบี่</p> <p>งบปี ๒๕๕๒ ๓๖.๐๐ ล้านบาท</p> <p>งบปี ๒๕๕๓ ๖๙.๘๗ ล้านบาท</p> <p>งบ ๒๕๕๔ ๗๕.๐๓ ล้านบาท</p> <p>ผูกพันงบปี ๒๕๕๕ ๔.๐๐ ล้านบาท</p> <p>งบประมาณทั้งสิ้น ๑๘๔.๙๐ ล้านบาท</p>	๑๘๔.๙๐	<p>ก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถรองรับเครื่องบินที่มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถจอดเครื่องบินขนาด B๗๔๗ ได้ ๔ ลำ และ B ๗๓๗ ได้ ๔ ลำ ซึ่งปัจจุบัน ลานจอดเครื่องบินสามารถจอดเครื่องบินแบบ B ๗๔๗ ได้ ๒ ลำ และ B๗๓๗ ได้ ๒ ลำ</p>	<p>ลงนามในสัญญาแล้วเมื่อวันที่ ๓๑ ส.ค. ๕๒</p> <p>กำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ ๑ ส.ค. ๕๔</p> <p>ผลการดำเนินงาน ณ ๓๐ ก.ย. ๕๓</p> <p>ผลงาน ร้อยละ ๑๘.๗๓๖</p> <p>ผลการเบิกจ่าย ๓๘.๔๓ ล้านบาท</p> <p>ผลการดำเนินงานถึงสิ้นเดือน มี.ค. ๒๕๕๔</p> <p>ผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๓๑.๒๗</p> <p><b>ผลเบิกจ่ายเงินรวมทั้งสิ้น ๖๕.๑๒ ล้านบาท</b></p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๓. งานขยายทางวิ่ง (Runway Strip) และ Runway End Safety Area ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี งบปี ๒๕๕๔ ๓๖.๐๐ ล้านบาท ผูกพันงบประมาณปี ๒๕๕๕ ๑๔๔.๐๐ ล้านบาท งบประมาณทั้งสิ้น ๑๘๐.๐๐ ล้านบาท	๑๘๐.๐๐	ปรับปรุงขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip) และ Runway End Safety Area ให้ได้มาตรฐานตามที่ ICAO กำหนด ปรับปรุงระบบระบายน้ำภายในพื้นที่การบิน ก่อสร้างรั้วรอบพื้นที่การบิน (Air Side) เพื่อป้องกันคน สัตว์ หรือ ยานพาหนะที่อาจบุกรุกเข้ามาในพื้นที่การบิน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้เครื่องบินและฝูงบินรบใหม่ของกองทัพอากาศ	ขณะนี้อยู่ระหว่างออกแบบ
	๘.งานก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารทำอากาศยานนครศรีธรรมราช	๔๕.๐๐	ก่อสร้างปรับปรุงขยายพื้นที่ห้องผู้โดยสารขาออกและพื้นที่ติดตั้งเครื่อง X-ray ก่อนขึ้นเครื่องบินปรับปรุงขยายพื้นที่ติดตั้งเครื่อง X-ray ก่อนเข้าอาคารและห้องจำหน่ายบัตรโดยสาร พร้อมติดตั้งเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ ปรับปรุงขยายพื้นที่ตรวจบัตรโดยสาร และสำนักงานสายการบินพร้อมติดตั้งเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร ปรับปรุงขยายพื้นที่กักตักการปรับปรุงขยายพื้นที่ที่ประทับรับเสด็จ และติดตั้งลิฟท์สำหรับคนพิการ	ขณะนี้อยู่ระหว่างออกแบบ
	๙. ค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาปรับปรุงข้อมูลเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้เป็นระบบดิจิทัล	๑๒.๖๐	เป็นการจัดทำข้อมูลภูมิประเทศเชิงเลขและข้อมูลความสูงของสิ่งกีดขวางภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศตามข้อกำหนดของ ICAO โดยมีเป้าหมายในการปรับปรุงข้อมูลเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้เป็นระบบดิจิทัล สำหรับสนามบินที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือนมีความเสี่ยงในด้านสิ่งกีดขวาง	เชิญที่ปรึกษายื่นซองภายในวันที่ ๗ ก.พ. ๒๕๕๔ มีบริษัทยื่นซองทั้งหมด ๓ ราย เสนอราคาสูงกว่าวงเงินงบประมาณที่ได้รับ บพ. จึงจะปรับปริมาณงานใหม่ให้เหมาะสมกับราคากลางที่มีอยู่แล้วและอยู่ระหว่างปรับปรุง TOR ใหม่ จะแล้วเสร็จประมาณ เม.ย. ๒๕๕๔



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๑๐. โครงการพัฒนาคคลังข้อมูล (Data Warehouse) และระบบธุรกิจอัจฉริยะ (Business Intelligence) เพื่อเสริมศักยภาพศูนย์ปฏิบัติการ DOC	๑๘.๑๖	<p>เป็นการพัฒนาระบบคลังข้อมูลและระบบธุรกิจอัจฉริยะ ที่สามารถสนับสนุนข้อมูลระดับการวิเคราะห์และบูรณาการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อการตัดสินใจในเชิงรุกของผู้บริหารในการกำหนด ยุทธศาสตร์ การกำหนดนโยบาย และการสั่งการ</li> <li>- เพื่อการจัดการทรัพยากร ตลอดจนถึงติดตามประเมินผล การปฏิบัติราชการตามนโยบายและยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>- เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บและการจัดทำรายงาน ตลอดจนบูรณาการการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน</li> <li>- สามารถรองรับการเชื่อมต่อไปสู่ศูนย์ปฏิบัติการ คค.</li> </ul>	ยกเลิกการประกวดราคา ครั้งที่ ๑ เนื่องจากมีผู้ยื่นเสนอราคาขายเดี่ยวอยู่ระหว่างนำร่าง TOR ครั้งที่ ๒ ลง Website กรมบัญชีกลาง

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
บวท.	๑.โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศขอสนับสนุนการลงทุนจากรัฐบาลภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้			
	๑.๑ การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ	๒,๑๗๐.๐๐	เพื่อใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการในการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศ รวมทั้งบริหารจัดการห้วงอากาศของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ สำหรับการบินในประเทศและ เข้า – ออกประเทศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ประหยัด แก่สายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ ซึ่งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ จะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับบริการการเดินทางอากาศของประเทศ	- บวท. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท Swedavia เป็นที่ปรึกษาโครงการเมื่อวันที่ ๓๐ ก.ย. ๒๕๕๑ เพื่อให้คำปรึกษาในการจัดทำแผนการดำเนินโครงการ ออกแบบการจัดวางระบบ พร้อมเสนอระบบอุปกรณ์เทคโนโลยีสำหรับการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศที่สอดคล้องกับแนวคิดเชิงปฏิบัติการ รวมทั้งให้คำปรึกษาระหว่างการดำเนินโครงการ
	๑.๒ การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS/ATM)	๑,๕๙๐.๓๑	เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินทางอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ(ระบบนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศ	- บริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานทางเทคนิค ข้อเสนอแนะ และข้อวิเคราะห์ เพื่อประกอบการวางโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินทางอากาศของประเทศแล้วเสร็จเมื่อเดือน ต.ค. ๒๕๕๒

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			ระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาคให้เป็นระบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินทางอากาศของประเทศให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วต่อประชาชน และสายการบิน/ผู้ใช้บริการทั้งอากาศ	- บวท. ได้นำเสนอแนวทางการขอรับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ ผ่านคณะกรรมการ บวท. ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๓๐ เม.ย. ๒๕๕๓ โดยคณะกรรมการ บวท. มีมติเห็นชอบในหลักการสำหรับแนวทางการได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลสำหรับแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ โดยการแปลงงบประมาณสนับสนุนเป็นการเพิ่มทุนของ บวท. เพียงฝ่ายเดียวมีส่วนการถือหุ้นเปลี่ยนแปลง คือ กระทรวง การคลังต่อสายการบินผู้ถือหุ้น เป็น ๙๙:๑
	๑.๓ การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง	๗๐๐.๐๐	ใช้สำหรับงานบินทดสอบเพื่อรักษามาตรฐานของระบบอุปกรณ์นำร่อง/นำร่อง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินที่เป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานการเดินทางอากาศของประเทศ (CNS Infrastructure) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่จะเริ่มมีปัญหาขาดแคลนอากาศยานสำหรับเทคโนโลยีการดำเนินอากาศระบบใหม่ของประเทศไทยในอนาคต ที่มีขีดความสามารถในการบินทดสอบสำหรับการพิจารณาจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงเพื่อใช้ในภารกิจหลักแล้ว บวท. ยังพิจารณาถึงการนำไปใช้ประโยชน์ส่วนเพิ่ม ในช่วงนอกเหนือจากการปฏิบัติงานประจำและภารกิจหลักในประเทศแล้วเสร็จ หรือยังไม่ถึงกำหนดบินทดสอบโดย บวท. สามารถให้บริการบินทดสอบต่างประเทศเพื่อสร้างรายได้เพิ่มชดเชยค่าใช้จ่ายองค์กรได้ในบางส่วน ซึ่งเป็นผลพลอยได้เพิ่มเติมจากเหตุผลความจำเป็นข้างต้น ทั้งนี้ จะเป็นการเพิ่มบทบาทของ บวท. ในฐานะหน่วยบินทดสอบของไทย ที่มีขีดความสามารถในการให้บริการการบินทดสอบ รวมถึงได้รับการยอมรับและความไว้วางใจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ทั้งในกลุ่มประเทศที่ได้เคยดำเนินการ	- ภายหลังจากการปรับโครงสร้างองค์กรเมื่อเดือน เม.ย. ๒๕๕๓ บวท. ได้บูรณาการแนวทางการบริหารโครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้องทั่วทั้งองค์กรใหม่ และได้ประกาศโครงสร้างการบริหารและดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ และแต่งตั้งผู้รับผิดชอบเมื่อเดือน พ.ค. ๒๕๕๔ ทำให้การกำหนดแผนกระบวนการเพื่อแผนการสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของไทย(A Roadmap to Create the THAI Air traffic Management Systems - TAMS)

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ไปแล้ว อาทิ กัมพูชา เวียดนาม ลาว บรูไน สหภาพพม่า สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ เนปาล ศรีลังกา บังคลาเทศ มองโกเลีย ภูฏาน ไต้หวัน และประเทศอื่นๆ ที่ จำเป็นต้องใช้งานการบิน ทดสอบเพื่อรักษามาตรฐานระบบอุปกรณ์และวิธีปฏิบัติงาน แต่ไม่มีศักยภาพดำเนินการได้เอง ซึ่งถือเป็นโอกาสและความท้าทายของประเทศไทยในการเพิ่มบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางการบินและการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค เนื่องจาก ปัจจุบันในภูมิภาคนี้มีเพียงหน่วยบินทดสอบของประเทศไทยและ ออสเตรเลียเท่านั้น ที่มีขีดความสามารถดำเนินการได้</p>	<p>สำหรับใช้เป็นกรอบการดำเนินการขององค์กรเชิงบูรณาการเพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุเป้าหมาย สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ เป้าหมาย เชิงกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการของประชาคมการบินระดับนานาชาติและระดับภูมิภาค โดยมีการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบการบริหารและดำเนินงานตามแผนกระบวนการ ๔ คณะ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. คณะกรรมการบริหารแผนกระบวนการเพื่อ การสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ของไทย (TAMS Committee)</li> <li>๒. คณะอนุกรรมการบริหารแผนกระบวนการ ด้านทรัพยากรบุคคลและการบริหารการ เปลี่ยนแปลง (People and Change Sub-committee)</li> <li>๓. คณะอนุกรรมการบริหารงานแผนเชิง ปฏิบัติการและแผนดำเนินงาน (Operational and Implementation Roadmap Sub-committee)</li> <li>๔. คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ บริหารจราจรทางอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการบริการการเดินทาง (ATM System Engineering and Facilities for</li> </ol>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>Air Navigation Service Development Sub-committee)</p> <p>-ภายหลังจากได้หารือกับ สศช. สคร. สงป) และ สบน. บวท. ได้นำเสนอจัดทำรายละเอียด “โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ภายใต้แผนงานพัฒนาระบบบริหารจราจรทางอากาศของไทย (TAMS Development Program)” แล้วเสร็จ และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. เมื่อวันที่ ๒๓ ก.ย. ๒๕๕๓ โดยได้นำเสนอต่อ สศช. คค. กค.เมื่อวันที่ ๑๑ ต.ค. ๒๕๕๓ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาและนำเสนอต่อ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ (ตามแผนดำเนินการกำหนดไว้ในช่วงเดือน ต.ค. ๒๕๕๓ – มี.ค. ๒๕๕๔)</p> <p>ทั้งนี้ บวท. กำหนดกรอบระยะเวลาดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๖</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>โดยคาดว่าจะพร้อมเปิดใช้งานในเดือน ต.ค. ๒๕๕๖</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ปัจจุบัน มีความคืบหน้าในการเตรียมความพร้อมการดำเนินโครงการ ดังต่อไปนี้</li> </ul> <p><b>๑.๑ การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ</b></p> <p>บวท. ได้ดำเนินการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคของระบบ Air Traffic Management (ATM) แล้วเสร็จ โดยทวนสอบด้านเทคโนโลยีของระบบ ATM ล่าสุดที่มีการผลิต/ใช้งานจากผู้ผลิตชั้นนำเมื่อเดือน ก.พ.-เม.ย. ๒๕๕๓ เพื่อนำมาบูรณาการ/จัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคของระบบอุปกรณ์ให้เหมาะสม โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาร่างแนวทางการจัดหาพัสดุโครงการ รวมทั้งอยู่ระหว่างบูรณาการ/จัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคของระบบอุปกรณ์ทั้งหมด โดยคาดว่าเอกสารฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จและเริ่มกระบวนการจัดซื้อได้ตามกรอบระยะเวลา</p> <p>คือ จัดทำเอกสารประกวดราคา/จัดหาตามระเบียบพัสดุ/ลงนามสัญญาได้ ภายในเดือน ก.ย. ๒๕๕๔ ส่งมอบอุปกรณ์/ติดตั้ง/ฝึกอบรม/ทดสอบระบบ และเปิดใช้งานคู่ขนานภายในเดือน ก.ย. ๒๕๕๖</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>๑.๒ การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/ เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการ พัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหาร จราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS/ATM) ขณะนี้อยู่ระหว่าง ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>(๑) โครงการที่นำเสนอขออนุมัติ งบประมาณเพื่อเริ่มดำเนินการใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จัดทำข้อกำหนด ทางเทคนิคและ TOR ในเบื้องต้นแล้วเสร็จ แต่ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการในขั้นตอน จัดทำ ทั้งนี้ โครงการมีกำหนดแล้วเสร็จใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๕</p> <p>(๒) โครงการที่นำเสนอขออนุมัติ งบประมาณเพื่อเริ่มดำเนินการใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ อยู่ระหว่างรวบรวม ข้อมูลเพื่อการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิค และ TOR</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p><b>๑.๓ การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง</b></p> <p>ขณะนี้ได้จัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคแล้วเสร็จ และจัดทำ TOR เบื้องต้น (ในมุมมองของเงื่อนไขและความต้องการผู้ใช้งาน) แล้วเสร็จ พร้อมทั้งได้สอบทานวิธีการจัดหาอากาศยานดังกล่าวกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการ ก่อนจะเริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่อไป คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด</p>
	<p>๒. โครงการผลักดัน แนวคิดในเรื่อง Seamless ASEAN Sky ในการประชุมระดับภูมิภาค</p>	<p>-</p>	<p>เพื่อให้ประเทศไทยแสดงบทบาทผู้นำและสร้างโอกาสในการขยายการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคและของประเทศ อันจะนำไปสู่ผลประโยชน์ของชาติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยว กระทรวงคมนาคมจึงเป็นเจ้าภาพหลักในการริเริ่มโครงการ Seamless ASEAN Sky (SAS) หรือห้วงอากาศไร้พรมแดนอาเซียน โดยมอบหมายให้ บวท. จัดทำแผนกลยุทธ์ของประเทศไทยซึ่งมีเป้าหมายให้อาเซียนยอมรับในหลักการที่จะริเริ่มและบรรจุโครงการ SAS ไว้เป็นหนึ่งในแผนงานสำคัญของ</p>	<p>- จากการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ ๒๘ ระหว่างวันที่ ๗-๙ ธ.ค. ๒๕๕๒ ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มีมติมอบหมายให้คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) พิจารณาแนวทาง</p>



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ภูมิภาค มีลักษณะเป็นแผน Roadmap ที่วางยุทธศาสตร์และกลยุทธ์สำหรับกระทรวงคมนาคมในการผลักดันและขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายทั้งในระดับภายในประเทศและในระดับภูมิภาคอาเซียนในการให้รับหลักการที่จะบรรจุโครงการ SAS ไว้อย่างชัดเจน</p>	<p>การจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และให้รายงานผลการพิจารณาต่อที่ประชุม STOM ครั้งที่ ๒๙ ในเดือนพ.ค. ๒๕๕๓ ซึ่งสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ (สร.) กลุ่มความร่วมมือในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านได้พิจารณาแผนกลยุทธ์ให้ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพหลักในการริเริ่มโครงการ SAS ที่ บวท. เสนอต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) เห็นว่า โครงการ SAS สอดคล้องกับการจัดตั้ง ASAM และจะเป็นประโยชน์ทั้งแก่ประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน จึงเห็นควรให้นำเสนอโครงการ SAS ต่ออาเซียนโดยผ่านการประชุม ATWG และเห็นควรให้มีผู้แทน บวท. ร่วมอยู่ในคณะผู้แทนไทยสำหรับการประชุม ATWG ครั้งต่อไปด้วย</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>จากการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ครั้งที่ ๒๑ (ATWG/๒๑) ระหว่างวันที่ ๒๒-๒๕ มี.ค. ๒๕๕๓ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ (บวท. ได้เข้าร่วมประชุมในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคม) ที่ประชุมรับทราบแนวคิด SAS ว่าเป็นการเสนอให้อาเซียนร่วมกันดำเนินโครงการ SAS ด้วยการทำให้เกิดระบบการเดินทางอากาศที่ไร้รอยต่อทำงานร่วมกันได้ และสอดคล้องกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดฐานด้านเทคนิคในการทำให้ ASAM และ ASEAN Economic Community เป็นจริงได้ และมีมติมอบหมายให้คณะทำงานย่อย Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) ศึกษาข้อเสนอ/แนวคิด SAS และให้เป็นส่วนหนึ่งของกรอบงาน/การดำเนินการกับ ASAM ซึ่งถือได้ว่าเรื่อง SAS ได้ถูกบรรจุเป็นข้อพิจารณาของอาเซียนแล้ว และ STOM จะได้รับทราบเรื่องดังกล่าวในเบื้องต้นจากการรายงานของ ATWG ด้วย</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- จากการประชุม STOM ครั้งที่ ๒๙ ระหว่างวันที่ ๑-๓ มิ.ย. ๒๕๕๓ ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม คณะผู้แทนไทย (ประกอบด้วยหัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและกรมที่เกี่ยวข้อง) ได้นำผลการประชุม ATWG/๒๑ มารายงานต่อที่ประชุม รวมทั้งการเสนอแต่งตั้งคณะทำงานย่อย ATTC และ ATEC (Air Transport Economic Cooperation Sub-Working Group)</li> <li>- จากการประชุมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘ (ASEAN Strategic Transport Plan (ASTP) ๒๐๑๑-๒๐๑๕) เมื่อวันที่ ๑๙ ก.ค. ๒๕๕๓ ณ โรงแรมดิเอ็มเมอรัลด์ กรุงเทพฯ จัดโดยกระทรวงคมนาคม เพื่อเปิดโอกาสให้คณะที่ปรึกษาจากประเทศญี่ปุ่น (ที่ได้รับมอบหมายหน้าที่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ASTP จากเลขาธิการอาเซียน) บรรยายแนวทาง</li> </ul>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>การร่างแผนยุทธศาสตร์ ASTP พร้อมกับให้ผู้เข้าร่วมประชุมจากแต่ละสาขาแสดงความเห็น/ข้อเสนอแนะปรับแก้ โดยในส่วนของ การขนส่งทางอากาศ คณะที่ปรึกษาฯ ยอมรับข้อเสนอจาก บวท. ในการพิจารณา ทบทวนแผน ASTP ด้านการขนส่งทางอากาศ ใหม่อีกครั้งภายหลังจากการประชุม ATTC ครั้งที่ ๑ (ATTC/๑) แล้ว ทั้งนี้ในเบื้องต้น คณะที่ปรึกษาฯ จะเสนอกิจกรรมการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาระบบการเดินอากาศและแนวคิด SAS ไว้เป็นส่วนหนึ่งของร่างแผน ASTP</p> <p>-จากการประชุม ATTC ครั้งที่ ๑ และการประชุม ATWG ครั้งที่ ๒๒ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ เมื่อวันที่ ๒-๖ ส.ค. ๒๕๕๓ เพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานย่อย ATTC ตามหลักการที่ได้รับมอบหมายไว้จากการประชุม ASTP ๒๐๑๑-๒๐๑๕ ที่กรุงเทพฯ ที่ประชุมได้พิจารณาแนวคิด SAS ดังกล่าว และมีมติให้นำมาใช้กำหนดเป็นร่างแผน ASAM Roadmap</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>โดยประเทศไทยได้รับมอบหมายให้เป็นประเทศหลักในการเริ่มกระบวนการในส่วน ของ Air Traffic Management (ATM) ด้วยการออกแบบแบบสอบถามสำหรับรวบรวม ข้อมูลสภาพระบบ ATM พร้อมแผนงาน/โครงการในปัจจุบันและอนาคตของอาเซียน เพื่อนำมาใช้ทำ Gap Analysis ก่อนจะ ปรับปรุง/เพิ่มเติมรายละเอียดการดำเนินการ ต่อไปในอนาคต</p> <p>-คณะทำงาน ATWG นำเสนอแนวทาง ดำเนินการ (แผน ASA Roadmap) และ การมอบหมายหน้าที่ประเทศหลักต่อที่ ประชุมระดับอาวุโส (ATM) ในการประชุม ครั้งที่ ๑๖ พ.ย. ๒๕๕๓ ที่ผ่านมา ซึ่งที่ประชุม STOM และ ATM มีมติเห็นชอบแผนและ แนวทางดำเนินการดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า การริเริ่มแนวคิดการพัฒนาระบบ ห้วงอากาศและการสนับสนุนประเทศไทย ให้แสดงบทบาทสำคัญในด้านการบริหาร</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>จราจรทางอากาศ ในอาเซียน ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากที่ประชุมระดับสูงในอาเซียนแล้ว จึงจะเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการดำเนินงานไปสู่การมีระบบห้วงอากาศอาเซียนที่สอดคล้องกันอย่างจริงจังต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการประชุม ATTC ครั้งที่ ๒ และการประชุม ATWG ครั้งที่ ๒๓ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ เมื่อวันที่ ๒๑ - ๒๕ มี.ค. ๒๕๕๔ ได้นำเสนอร่าง ATM Questionare ต่อที่ประชุม ATTC/๒ โดยที่ประชุมเห็นชอบและขอให้ทุกประเทศนำไปใช้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อไป</li> </ul>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๓. โครงการขยายการให้บริการบินทดสอบ PBN สำหรับประเทศเพื่อนบ้าน	-	<p>ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ผลักดันให้ประเทศต่างๆ นำแนวคิดด้านการเดินอากาศโดยใช้ระบบสื่อสารดาวเทียม Global Navigation Satellite System (GNSS) มาใช้งานร่วมกับระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศภาคพื้น เพื่อก่อให้เกิดความแม่นยำในกระบวนการบริหารการจราจรของเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งระบบดังกล่าวรู้จักกันในชื่อ Performance Based Navigation (PBN) ทั้งนี้ การนำ PBN ใช้งาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศในเรื่องของความปลอดภัย ความสะดวกรวดเร็ว ความประหยัด รวมถึงลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดย ICAO ได้กำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกต้องนำ PBN ใช้งานทั้งหมดภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ซึ่ง บวท. เป็นองค์กรกลางที่ประสานงานกับองค์กรที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในการใช้ระบบ PBN โดยประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคที่มีความพร้อมสำหรับระบบ PBN และเทคโนโลยี GNSS โดยได้มีการทดลองใช้ระบบที่ท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นแห่งแรก และ บวท. มีความสามารถในการให้บริการบินทดสอบแบบแผนการบิน PBN สำหรับลูกค้าในต่างประเทศได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้เกี่ยวเนื่องให้กับ บวท. จากการดำเนินการภาคธุรกิจ</p>	<p>- ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ บวท. ได้ลงนามในสัญญาร่วมกับบริษัท Jeppesen Sanderson, INC., มูลค่า USD ๑๖๔,๐๐๐.๐๐ ในการดำเนินการให้บริการบินทดสอบระบบ PBN Area Navigation Procedure (PBN RNAV Procedure (RNAV: รูปแบบการเดินอากาศที่ทำให้อากาศยานสามารถทำการบินได้อย่างอิสระในบริเวณพื้นที่ให้บริการของเครื่องช่วยการเดินอากาศ)) ให้กับ Civil Aviation Administration of Chinese Taipei ประเทศไต้หวันเป็นจำนวนทั้งหมด ๑๖ Procedures ใน ๔ สนามบิน โดยแบ่งการปฏิบัติการบินทดสอบออกเป็น ๒ ภารกิจ ซึ่งได้ดำเนินการให้บริการบินทดสอบในภารกิจที่ ๑ แล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ Procedures ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๑ และภารกิจที่ ๒ แล้วเสร็จ จำนวน ๖ Procedures ในเดือนธ.ค. ๒๕๕๒</p> <p>-ในปี ๒๕๕๓ ได้ดำเนินการบิน PBN GNSS Route ในเบื้องต้นให้แก่ ภูฏาน และได้ดำเนินการบินทดสอบสัญญาณเครื่องช่วยการเดินอากาศ GNSS เพื่อเตรียมรองรับการใช้งานแก่ประเทศ เนปาล</p> <p>-สำหรับประเทศอื่น ๆ อยู่ระหว่าง</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				ดำเนินการทางด้านธุรกิจ ในขั้นตอน ประสานงาน/เจรจาในการบินทดสอบได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศไต้หวัน เป็นต้น
	๔. โครงการพัฒนาระบบ Departure Clearance Data Link (DCL) (หมายเหตุ : ปรับเปลี่ยนชื่อ โครงการตามร่างบันทึกข้อตกลง ประเมินผลการดำเนินงาน บวท. ประจำปีบัญชี ๒๕๕๓)	๒.๖๕	เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของทั้งในส่วนของ บวท. และผู้ใช้บริการ (Airspace Users) โดยเฉพาะในส่วนของสาย การบินในกระบวนการให้คำขออนุญาตทำการบิน (Departure Clearance) ผ่านระบบ Data Link ซึ่งจะส่งผลในการลดภาระงาน (Workload) รวมถึงความผิดพลาดในการปฏิบัติงานและปฏิบัติการบิน	- บวท. ได้รวบรวมปัญหา/ศึกษาวิเคราะห์ แนวทางในการพัฒนาระบบ DCL แล้วเสร็จ โดยการดำเนินการในปี ๒๕๕๓ จะ ประกอบด้วยการจัดหาอุปกรณ์และการ พัฒนากระบวนการทำงาน โดยมีผลการ ดำเนินงาน ดังนี้ ๑. ได้รับมอบอุปกรณ์แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๘ มิ.ย. ๒๕๕๓ ๒. ทดสอบการใช้งานระบบกับผู้ใช้บริการ (บกท.) ภายหลังดำเนินการปรับปรุงระบบ ฐานข้อมูลแล้วเสร็จ โดยมีผลการทดสอบ เป็นที่พอใจ ๓. ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานตาม ระบบแล้วเสร็จ ๔. หารือกับหน่วยงานข้างเคียง (Adjacent Unit) เพื่อเพิ่ม Capacity ใน เส้นทางบินแล้วเสร็จ



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>๕. กำหนด Procedure ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของพื้นที่และระบบอุปกรณ์ และได้กำหนดเส้นทางบินในการทดสอบการใช้งานระบบ DCL แล้วเสร็จ</p> <p>๖. ออกประกาศนักบิน (NOTAM) เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๓</p> <p>๗. ประเมินผลและติดตามด้านความปลอดภัย ตามการทำ Safety Assessment เพื่อแก้ไขปรับปรุงแล้วเสร็จ</p> <p>๘. อยู่ระหว่างดำเนินการทดลองระบบ (Operation Trial) เป็นเวลา ๓ เดือน ระหว่างวันที่ ๒๗ ก.ย.-๒๗ ธ.ค. ๒๕๕๓ และได้มีการแก้ไขระบบให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานของ จนท. ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบิน เพื่อให้คุ้นเคยในการงานระบบและอุปกรณ์ บวท.จึงเห็นสมควรออกประกาศ NOTAM ฉบับที่ ๒ เพื่อขยายระยะเวลาทดลองระบบออกไปอีก ๓ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๒๗ ธ.ค. ๒๕๕๓ - ๒๗ มี.ค. ๒๕๕๔ ทั้งนี้ บพ. ได้ออกประกาศใน Aeronautical Information Circular (AIC) เพื่อให้ให้นักบินได้รับทราบขั้นตอนและแนวปฏิบัติในการทดลองระบบในทางเดียวกันอย่างชัดเจน ตั้งแต่วันที่ ๒๘ ม.ค. ๒๕๕๔ ซึ่งผลการ</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				ทดลองระบบโดยภาพรวมเป็นไปด้วยดี ดังนั้น บวท.จึงได้ประกาศ NOTAM ฉบับที่ ๒ แล้วและคาดว่าจะดำเนินการประกาศใช้ งานจริง (Implementation) ในเดือน เม.ย. ๒๕๕๔
	๕. การพัฒนาระบบการ เดินอากาศด้วย Performance Based Navigation (PBN) ภายใน Bangkok Terminal Control Area (BKK-TMA) (หมายเหตุ : เป็นโครงการที่ นำเสนอ คค. ตามนโยบาย ๑ หน่วยงาน ๑ ผลงานชิ้นโบว์แดง)	๗.๐๐	ตามท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดทิศทาง เดินอากาศของโลกเพื่อมุ่งไปสู่แผนการเดินอากาศสมัยใหม่ (Future Air Navigation Plan) โดยแผนงานสำคัญส่วนหนึ่ง คือ การผลักดันให้ประเทศต่างๆ นำ Performance Based Navigation (PBN) เข้าใช้งาน ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบ การเดินอากาศในเรื่องของความปลอดภัย ความสะดวกรวดเร็ว ความประหยัด รวมถึงลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ICAO ได้กำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกต้องนำ PBN เข้าใช้งาน ทั้งหมดภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ดังนั้น ประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในรัฐภาคี สมาชิก จึงได้เร่งรัดที่จะดำเนินการให้สอดคล้องตามแผนดังกล่าว เพื่อสร้างประโยชน์โดยตรงแก่สายการบิน/ประชาชนผู้ใช้บริการ รวมทั้งส่งเสริมการเติบโตให้แก่อุตสาหกรรมการบินภายใน ประเทศ	๑.บวท. มีแผนการนำ PBN เข้าใช้งาน สำหรับ ทสภ. รวมทั้งต้องปรับปรุงวงจรถวายการบิน สำหรับ ทสภ. และ ทดม.ให้แล้วเสร็จ ประกอบด้วย - ส่วนการบินออกจากท่าอากาศยาน (Standard Instrument Departure : SID) - ส่วนการบินเข้าสู่ท่าอากาศยาน (Standard Instrument Arrival : STAR) - ส่วนการบินลงจอดท่าอากาศยาน (Instrument Approach Procedure : IAP) - ด้วย บวท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเมื่อ วันที่ ๓๐ เม.ย. ๒๕๕๓ เพื่อออกแบบแผนวิธี ปฏิบัติการบิน โดยมีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ มี.ค. ๒๕๕๔ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย การใช้งาน ทสภ. และ ทดม. ซึ่งอยู่ระหว่าง สรุปผลการศึกษา IATA เพื่อขออนุมัติความ เห็นชอบจาก ครม. ปัจจุบันที่ปรึกษาได้ส่ง งวดงานที่ ๒ แล้ว โดยคณะกรรมการได้ตรวจ

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>งวดงานที่ ๔ และ ๕ แล้วอยู่ระหว่างพิจารณา ตรวจงวดงานที่ ๖</p> <p>-ประกอบกับ บวท. อยู่ระหว่างการประสานงาน และพิจารณาความเหมาะสมของส่วนการบิน เข้าสู่ท่าอากาศยาน และส่วนการบินออก จากท่าอากาศยานของ ทสภ. ให้มีความ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การกำหนดแบบ แผนวิธีปฏิบัติการบินแบบ PBN ของ ICAO และเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยสามารถปฏิบัติได้ จริง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๔</p> <p>- นอกจากนี้ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อนำองค์กรเข้าสู่กระบวนการเพื่อการ สร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ คือ คณะกรรมการบริหารแผนกระบวนการเพื่อ สร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ของไทย ซึ่งจะทำให้การบูรณาการแผนงาน การนำแบบแผนวิธีปฏิบัติการบินแบบ PBN เข้าใช้งานในท่าอากาศยานทั่วประเทศได้ อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบ บริการการเดินอากาศ</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
ทอท.	๑.โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐)	๖๒,๕๐๓.๒๑	<p>โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๙) เป็นโครงการเพื่อพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐ ล้านคนต่อปี โดยโครงการดังกล่าวประกอบไปด้วย ๔ กลุ่มงานดังนี้</p> <p>๑. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ ประกอบด้วยงานต่างๆ ดังนี้</p> <p>๑.๑ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑</p> <p>๑.๒ งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑</p> <p>๑.๓ งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้และระบบขนส่งผู้โดยสาร</p> <p>๒. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วยงานต่างๆ ดังนี้</p> <p>๒.๑ งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก</p> <p>๒.๒ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงาน สายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ ๑)</p> <p>๓. กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค</p> <p>๔. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)</p>	<p>กรม. มีมติเห็นชอบโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๙) วงเงินลงทุนรวม ๖๒,๕๐๓.๒๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง ๑๐% ภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๑,๗๖๑.๖๐ ล้านบาท) แล้วเมื่อวันที่ ๒๔ ส.ค. ๒๕๕๓</p> <p>ทอท. ได้ปรับแผนการเบิกจ่ายงบประมาณรายปีให้สอดคล้องกับความสามารถในการเบิกจ่ายทำให้โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๙) เป็น (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐) โดยมีวงเงินลงทุนคงเดิม</p> <p>ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างจัดหาบริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant; PMC)</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๒.โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๖)	๕,๗๙๑.๑๒๒	<p>โครงการหลักเพื่อการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตที่ ทอท. จะต้องดำเนินการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย ๖ กลุ่มงาน ดังนี้</p> <p>๑. กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างเขตปฏิบัติการการบิน</p> <p>๑.๑ งานออกแบบและก่อสร้างทางขับ และลานจอดอากาศยาน</p> <p>๑.๒ งานออกแบบและก่อสร้างปรับปรุงระบบขยายเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ</p> <p>๒. กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร และอาคารสนับสนุน</p> <p>๒.๑ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ</p> <p>๒.๒ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์</p> <p>๒.๓ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงาน</p> <p>๒.๔ งานออกแบบและปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ</p> <p>๓. กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างอาคารเพื่อทดแทน</p> <p>๓.๑ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารคลังสินค้า</p> <p>๓.๒ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น</p>	<p>กรม. มีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๖) วงเงินลงทุนรวม ๕,๗๙๑.๑๒๒ ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง ๑๐% และภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗%) เมื่อวันที่ ๑ ธ.ค. ๒๕๕๒</p> <p>ต่อมา ทอท. ได้ปรับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนรายปีให้สอดคล้องกับความสามารถในการเบิกจ่ายของโครงการในปัจจุบัน ตามความเห็นของ คค. และ สศช. แล้วโดยปรับแผนการเบิกจ่ายจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒-๒๕๕๖ เป็นปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๖ โดยมีวงเงินลงทุนรวมคงเดิม</p> <p>ปัจจุบัน ทอท. ได้ลงนามสัญญาการจัดจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการเรียบร้อยแล้ว เมื่อ ๒๙ มิ.ย. ๒๕๕๓ และอยู่ระหว่างการจัดหาผู้ออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างของโครงการ</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			๓.๓งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย ๔. กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ ๔.๑งานออกแบบและก่อสร้างระบบถนนภายในท่าอากาศยาน ๔.๒งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคท่าอากาศยาน ๔.๓งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงาน ส่วนบำรุงรักษา ๕. งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๖. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ	
	๓. การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน ดอนเมือง (ทตม.) มี ๖ โครงการ ดังนี้ ๓.๑ โครงการซ่อมบำรุง อากาศยาน ของอากาศยาน ลำตัวแคบ	(โครงการ ๓.๑-๓.๕ อยู่ระหว่างการ พิจารณา)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อากาศยานขนาด ๑๕๐ ที่นั่งเป็นอากาศยานที่ทำการบินใน            ภูมิภาคนี้และมีใช้อยู่เป็นจำนวนมาก</li> <li>• ทำการบินระยะทางสั้นจึงมีอัตราการใช้และมีการขึ้น-ลง            บ่อยครั้งต่อวัน</li> <li>• จำเป็นต้องมีการดำเนินการสับเปลี่ยนซ่อมบำรุง Landing            Gear เป็นจำนวนมากด้วย</li> <li>• การมีศูนย์ซ่อมบำรุง Landing Gear ณ ทตม. จะช่วยให้สายการบินต่างๆ            ในภูมิภาคนี้มาทำการสับเปลี่ยนซ่อมบำรุง ได้รวดเร็ว และสามารถ            นำอากาศยานกลับไปใช้ในเวลาอันรวดเร็วเช่นกัน</li> </ul>	โครงการ ๓.๑-๓.๕ ทอท. ได้คัดเลือกกลุ่ม บริษัทที่ปรึกษาฯ เพื่อดำเนินการแทน ทอท. เพื่อให้ ทอท. ได้รับใบอนุญาตในการ ที่จะบริหารพื้นที่ในลักษณะเป็น Custom Free Zone และ Tax Free Zone และ ดำเนินการจัดทำเอกสารต่างๆ เพื่อคัดเลือก ผู้สนใจมาดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนร่วมเจรจารายละเอียดเกี่ยวกับ การลงทุนและผลประโยชน์ที่ ทอท. จะ ได้รับต่อไป

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๓.๒ โครงการบริหารจัดการ อะไหล่อากาศยานในภูมิภาค		<ul style="list-style-type: none"> <li>ตั้งศูนย์บริการอะไหล่อากาศยานสำหรับซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินต่างๆในภูมิภาคนี้ ณ ทดม.</li> <li>โดยผู้ประกอบการจะทำการ stock อะไหล่อากาศยานไว้เพื่อการจำหน่ายให้สายการบิน</li> <li>สายการบินต่างๆ ในภูมิภาคนี้จะดำเนินการสั่งอะไหล่จากศูนย์ฯ นี้ ซึ่งผู้ประกอบการ จะทำการจัดส่งอะไหล่ให้กับสายการบินนั้นๆ นำไปซ่อมอากาศยานของตนเอง</li> </ul> <p>โครงการนี้จะทำให้สายการบินในภูมิภาคสามารถลดต้นทุนในการสำรองและเก็บอะไหล่ของตนเองได้</p>	<p>ซึ่ง ทอท. ได้คัดเลือกกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาแล้วเสร็จ (ลงนามในสัญญา ณ ๕ ต.ค. ๒๕๕๒) และบริษัทที่ปรึกษา ส่งมอบรายงานผลการศึกษาเบื้องต้นของโครงการฯ (งานงวดที่ ๒) แก่ ทอท. เมื่อ ๒๖ มี.ค. ๒๕๕๓ แล้ว และทอท. ตรวจรับรายงานผลการศึกษาดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ พ.ค. ๒๕๕๓</p> <p>โครงการที่ ๓.๑ - ๓.๔ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ส่งมอบร่างเอกสารประกอบการคัดเลือกผู้ประกอบการโครงการเมื่อวันที่ ๑๒ ก.ค. ๒๕๕๓ และฉบับแก้ไขครั้งที่ ๑ วันที่ ๒๘ ก.ย. ๒๕๕๓ โดย ทอท. ตรวจรับร่างเอกสารดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการจัดส่งเอกสารประกอบการคัดเลือกผู้ประกอบการโครงการ ฉบับสมบูรณ์ให้กับ ทอท.</p>
	๓.๓ โครงการศูนย์แสดงรถยนต์ นำเข้า		<p>การนำเข้ายานยนต์จากต่างประเทศมีมูลค่าประมาณ ๑ ใน ๓ ของมูลค่าการส่งออกในสินค้าประเภทเดียวกันและมีความเสี่ยงจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวน้อยปริมาณความต้องการยานยนต์นำเข้าภายในประเทศไทยยังคงมีอยู่มาก จึงเป็นโอกาสอันดีในการจัดตั้งโครงการศูนย์แสดงรถยนต์นำเข้า ประกอบกับเมื่อทำการเทียบกับมูลค่านำเข้าของสินค้าอื่นๆ</p>	
	๓.๔ โครงการศูนย์ขนส่ง กระจายสินค้า		<ul style="list-style-type: none"> <li>รวบรวมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าเข้ามายังตัวเมือง หรือรวบรวมสินค้าจากตัวเมืองกระจายออกยังภูมิภาค โดยอาศัยความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งรวมถึงสิ่งก่อสร้างที่มีอยู่เดิมของ ทอท.</li> <li>เป็นการส่งเสริมการแข่งขันและพัฒนาศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ</li> </ul>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๓.๕ โครงการศูนย์การประชุมและนิทรรศการ		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทดม.มีบริเวณพื้นที่ทั้งลานจอดอากาศยานและอาคารผู้โดยสารสามารถจัดเป็นสถานที่แสดงผลิตภัณฑ์ด้านการบินและการค้าขายเพื่อจัดแสดงให้ผู้สนใจจากต่างประเทศได้มาชมและทำการตกลงเจรจาธุรกิจกันได้</li> <li>• กิจกรรมดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่การจัด Air Show การจัดแสดงสินค้าต่างๆ เพื่อการส่งออก เช่น เครื่องหนัง อัญมณี และผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับอากาศยาน เป็นต้น</li> </ul> <p>ทอท.จะให้ผู้จัดงาน (Organizer) ที่เชี่ยวชาญเฉพาะในกิจกรรมต่างๆ มาดำเนินงาน</p>	โครงการ ๓.๕ บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ส่งมอบร่างรายงานผลการฯ ฉบับกลางแก่ ทอท. และ ทอท. ได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว เมื่อ มี.ค. ๒๕๕๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำร่างผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์
	๓.๖ โครงการอาคารผู้โดยสารสำหรับอากาศยานส่วนบุคคลและอากาศยานเช่าเหมาลำขนาดเล็ก (Private Jet and Air Taxi Terminal)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทอท.จะดัดแปลงอาคารผู้โดยสารบริเวณห้องรับรองพิเศษทางด้านทิศเหนือที่เคยให้บริการบุคคลพิเศษ (VIP) เพื่อจัดทำเป็นอาคารบริการผู้โดยสารที่มาด้วยอากาศยานส่วนบุคคล</li> </ul> <p>ทั้งนี้จะมีการให้บริการตามมาตรฐานด้านพิธีการทางศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการรักษาความปลอดภัยเพื่อบริการแก่ผู้โดยสารที่บินมาด้วยอากาศยานส่วนบุคคล เพื่อธุรกิจอากาศยานเช่าเหมาลำขนาดเล็ก เช่น การขนย้ายผู้ป่วย (Medical Evacuation Flight) และ Air Taxi เป็นต้น</p>	ขณะนี้โครงการ ๓.๖ ได้คัดเลือกผู้ประกอบสำหรับอากาศยานส่วนตัว ผู้โดยสารและกิจกรรมต่อเนื่อง ด้วยวิธีประมูล โดยผู้เสนอค่าตอบแทนสูงสุด คือ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด กำหนดอายุสัญญาฯ ๕ ปี นับตั้งแต่ ๓๐ พ.ย. ๒๕๕๒-๒๙ พ.ย. ๒๕๕๗ ขณะนี้บริษัทเปิดให้บริการดังกล่าวแล้ว ๑๖ มี.ค. ๒๕๕๓



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๔. การแก้ปัญหาผลกระทบด้านเสียงจากโครงการก่อสร้างทสภ. (ระยะที่ ๑)	๑๑,๒๓๓.๗๐๐	<p>๑. การจ่ายเงินซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง เฉพาะมติ ครม. ๒๙ พ.ค. ๒๕๕๐ (๑,๒๒๐.๕๔๙ ล้านบาท)</p> <p>๑.๑ <u>พื้นที่ NEF มากกว่า ๔๐</u> ที่ก่อสร้างก่อนปี ๒๕๔๔ จำนวน ๕๐๗ อาคาร</p> <p>๑.๑.๑ ต้องการขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๑๖๙ อาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ซื้อขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๑๐๐ อาคาร เป็นเงิน ๔๕๑.๑๑๖ ล้านบาท</li> <li>- อยู่ระหว่างการซื้อขายตามระเบียบพัสดุ ทอท. จำนวน ๑๐ อาคาร</li> <li>- อยู่ระหว่างแก้ไขและตรวจสอบราคาประเมิน จำนวน ๑๒ อาคาร</li> <li>- ไม่ยอมรับราคา จำนวน ๒๗ อาคาร</li> <li>- เตรียมประเมินราคาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง (เพิ่มเติม) จำนวน ๑๖ อาคาร</li> <li>- เจ้าของกรรมสิทธิ์รื้อถอนอาคารออกจากพื้นที่ จำนวน ๑ อาคาร</li> <li>- ไม่มีหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ จำนวน ๓ อาคาร</li> </ul> <p>๑.๑.๒ ต้องการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง จำนวน ๓๓๘ อาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จ่ายชดเชยเพื่อการปรับปรุงอาคารจำนวน ๓๒๐ อาคาร เป็นเงิน ๘๑.๙๓ ล้านบาท</li> <li>- อยู่ในระหว่างการตรวจสอบเอกสาร จำนวน ๑๘ อาคาร</li> </ul> <p>๑.๒ <u>พื้นที่ NEF ๓๐ - ๔๐</u> ที่ก่อสร้างก่อนปี ๒๕๔๔ จำนวน ๘,๗๒๓ อาคาร</p>	<p><u>สถานะปัจจุบัน</u></p> <p>๑. ในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบการดำเนินการแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทสภ. ตามที่ คค. เสนอ (กรณีเส้นเสียงฤดูหนาว)</p> <p>๒. ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๑ ม.ค. ๒๕๕๔ ที่ประชุมลงมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากอนุมัติให้ ทอท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทสภ. กรณีการบินในช่วงฤดูหนาวตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓ โดยดำเนินการเช่นเดียวกับเส้นเสียงฤดูร้อนที่ ทอท. ถือปฏิบัติ</p> <p><u>ปัญหาอุปสรรค</u></p> <p>๑. เจ้าของกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ NEF มากกว่า ๔๐ ที่ต้องการขายไม่ยอมรับราคาประเมิน</p> <p>๒. เจ้าของกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ NEF ๓๐-๔๐ ไม่ยอมรับราคาประเมินค่าปรับปรุงอาคาร</p> <p>๓. เจ้าของกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ NEF ๓๐-๔๐ ไม่ยินยอมให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนและประเมินราคาปรับปรุงอาคาร</p> <p>๔. ปัญหาในเรื่องเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>๑.๒.๑ ที่พักอาศัย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารที่อยู่อาศัยเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ๑,๑๗๕ อาคาร เป็นเงิน ๓๐๔.๗๕๖ ล้านบาท</li> <li>- อยู่ในระหว่างตรวจสอบเอกสารประกอบการรับเงินจำนวน ๔,๓๕๖ อาคาร</li> <li>- ไม่ยอมรับราคาประเมิน ๑๐๕ อาคาร</li> <li>- อยู่ระหว่างการตัดสินใจตอบรับราคาประเมินของเจ้าของกรรมสิทธิ์ ๒,๐๑๒ อาคาร</li> <li>- อยู่ในระหว่างการตรวจสอบราคาประเมิน ๖๖๒ อาคาร</li> <li>- เป็นอาคาร/บ้านร้างที่ไม่สามารถติดต่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้ ๔๑๓ อาคาร</li> <li>- สนับสนุนงบประมาณเพื่อการศึกษาวิจัยให้กับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) เป็นเงิน ๒๑๔.๐๐๐ ล้านบาท</li> </ul> <p>๑.๒.๒ สถานที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จ่ายเงินชดเชยแล้ว ๒๐ แห่ง เป็นเงิน ๒๘๐.๔๙ ล้านบาท</li> <li>- อยู่ในระหว่างการตัดสินใจตอบรับราคาประเมินของหน่วยงานต้นสังกัด (กรุงเทพมหานคร) จำนวน ๒ แห่งความคืบหน้าการดำเนินการชดเชยผลกระทบด้านเสียง (มติ ครม. ๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓)</li> </ul>	<p>มี ดังนี้</p> <p>๔.๑ ปลุกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ดินของผู้อื่น (เอกชน) โดยไม่มีสัญญาเช่าที่ดิน</p> <p>๔.๒ ปลุกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ดินของกรมชลประทาน</p> <p>๔.๓ ปลุกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างโดยที่ไม่มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารและไม่มีการขออนุญาตเลขประจำบ้าน</p> <p>๔.๔ หลังจากดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนและประเมินราคาค่าปรับปรุงอาคารแล้ว เจ้าของกรรมสิทธิ์ รื้อถอนอาคารและปลูกสร้างอาคารในที่ดินแห่งใหม่โดยใช้เลขที่บ้านเดิม</p> <p>๔.๕ เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคารอ้างว่าปลูกสร้างบ้านก่อนปี ๒๕๔๔ แต่มีการขอทะเบียนบ้านภายหลังปี ๒๕๔๔</p> <p>๔.๖ เอกสารบางประเภทต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนาน เช่น คำสั่งศาลในการจัดการมรดก</p> <p>๔.๗ เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารไม่สามารถตกลงกันได้ จึงไม่ส่งเอกสารให้ ทอท.</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>๒.๑ พื้นที่ NEF มากกว่า ๔๐ ที่ก่อสร้างก่อนปี ๒๕๔๔ จำนวน ๑๒๐ อาคาร</p> <p>๒.๑.๑ ต้องการขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ๖๑ อาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตอบรับแล้ว ๔๓ อาคาร</li> <li>- อยู่ระหว่างการตัดสินใจของเจ้าของกรรมสิทธิ์ ๑๘ อาคาร</li> </ul> <p>๒.๑.๒ ต้องการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ๕๙ อาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารที่อยู่อาศัยเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ๓๔ อาคาร เป็นเงิน ๙.๕๖ ล้านบาท</li> <li>- อยู่ระหว่างการตรวจสอบเอกสาร ๔ อาคาร</li> <li>- อยู่ระหว่างการตรวจสอบผลการประเมิน ๒๑ อาคาร</li> </ul> <p>๒.๒ พื้นที่ NEF ๓๐ - ๔๐ ที่ก่อสร้างก่อนปี ๒๕๔๔ จำนวน ๖,๓๑๗ อาคาร</p> <p>๒.๒.๑ ที่พักอาศัย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยู่ระหว่างการตรวจสอบราคาประเมิน ๘๐๐ อาคาร</li> <li>- อยู่ระหว่างการประเมินราคาค่าปรับปรุง ๕,๕๑๗ อาคาร</li> </ul> <p>๒.๒.๒ สถานที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง - จ่ายชดเชยเพื่อการปรับปรุงอาคารให้กับโรงเรียนสาธิตบางนาเป็นเงิน ๑๒.๐๕ ล้านบาท</p>	<p>๔.๘ มีการซื้อขายเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ที่ดิน/อาคาร โดยไม่มีสัญญาซื้อขาย จึงไม่สามารถระบุได้ว่าได้รับกรรมสิทธิ์มาในปีใด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โดยอำเภอบางพลีได้มีคำสั่งลงวันที่ ๔ มิ.ย. ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหาเอกสิทธิ์ในการ ประกอบการรับเงินค่าชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทสภ.</li> <li>-สำนักงานเขตลาดกระบัง ได้มีคำสั่งที่ ๒๑๒/๒๕๕๓ ลว. ๒๗ พ.ค. ๒๕๕๓ เรืองแต่งตั้งคณะกรรมการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทสภ.</li> </ul>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	<p>๕. มาตรการป้องกันและแก้ไข ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)</p> <p>๕.๑ การปราบปรามกลุ่ม แท็กซี่ป้ายดำและโกดัดผีที่มา ให้บริการโดยผิดกฎหมาย</p>	<p>๑๒.๘๑</p>	<p><b>ความเป็นมา</b> ทสภ. ดำเนินการตามแผนการปราบปรามกลุ่มแท็กซี่ป้ายดำและ โกดัดผีที่มาให้บริการโดยผิดกฎหมาย ณ ทสภ. เนื่องจาก ทอท. ได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากเกี่ยวกับการที่มี กลุ่มแท็กซี่ป้ายดำและโกดัดผีเข้ามาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานแห่งชาติ ตั้งแต่ครั้งที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานแห่งชาติ เมื่อ ๔๐ ปีที่ผ่านมาจนกระทั่งเปิด ทสภ. เมื่อวันที่ ๒๖ ก.ย. ๒๕๔๙ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน ทำให้ภาพลักษณ์ของ ทอท. และประเทศชาติ เสียหาย</p> <p><b>การดำเนินการที่ผ่านมา</b> เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา - ประธานกรรมการ ทอท. จึงแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล ระบบการขนส่งสาธารณะและการให้บริการผู้โดยสาร ณ ทสภ. (คณะอนุกรรมการฯ) ขึ้นโดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน อนุกรรมการฯ และเมื่อวันที่ ๒๑ พ.ค. ๒๕๕๒ คณะอนุกรรมการฯ ได้เสนอแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามกลุ่มแท็กซี่ป้ายดำ และโกดัดผีที่มาให้บริการโดยผิดกฎหมาย ณ ทสภ. (แผนปฏิบัติการ) ขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหากลุ่มแท็กซี่ป้ายดำและโกดัดผีที่มาให้บริการ</p>	<p><b>การดำเนินการในปัจจุบัน</b> ๑. เมื่อวันที่ ๒๖ ก.พ. ๒๕๕๓ ทอท. ได้ออก ข้อกำหนด ทอท. ว่าด้วยการดำเนิน มาตรการรักษาความปลอดภัย ณ ทสภ. พ.ศ. ๒๕๕๓ เพื่อให้พนักงาน ทอท. มี อำนาจในการเชิญบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มี พฤติการณ์เกี่ยวข้องกับการเป็นโกดัดผีและ แท็กซี่เถื่อนออกจากอาคารผู้โดยสารชาน ชาลาและอาคารจอดรถ หากผู้ใดฝ่าฝืนจะ ถูกแจ้งความดำเนินคดีในความผิดฐาน บุกรุก ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๔ และ ๓๖๕ (ข้อหาบุกรุกตามประมวล กฎหมายอาญามาตรา ๓๖๔ มีอัตราโทษ จำคุกไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท และหากกระทำความผิดในเวลา กลางคืน จะมีโทษตามมาตรา ๓๖๕ คือจำคุก ไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท)</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>โดยผิดกฎหมาย ณ ทสภ. โดยแบ่งการป้องกันและปราบปรามเป็น ๔ ชั้น ได้แก่ ชั้นการเตรียมการชั้นการจัดทำประวัติและการเตือนชั้นการปราบปรามสถานเบา และชั้นการปราบปรามสถานหนัก โดย ทอท. ได้รับการสนับสนุนกำลังในการปราบปรามจากกรมการขนส่งทางบก, กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑, สภ. ราชಾವะ และกองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว</p> <p>- ตั้งแต่ ๓๑ ก.ค. ๒๕๕๒ เป็นต้นมา จับกุมความผิดเกี่ยวกับรถได้ ๑๐,๓๔๐ ครั้ง และตั้งแต่วันที่ ๙ ส.ค. ๒๕๕๒ เป็นต้นมา จับกุมและตัดเตือนความผิดเกี่ยวกับการก่อความเดือนร้อนรำคาญและฝ่าฝืนข้อกำหนด ทอท. ได้ ๒๖,๐๙๘ ครั้ง และดำเนินคดีบุกรุกไกด์ผีฐานบุกรุกได้แล้ว ๗ คน ได้แจ้งเตือนไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อน ๑๒๕ คน</p> <p>- เมื่อวันที่ ๒๔ ส.ค. ๒๕๕๓ คณะอนุกรรมการได้เห็นชอบให้ขยายแผนปฏิบัติการไปอีก ๑ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๓ – ๓๐ ก.ย. ๒๕๕๔ เนื่องจากยังมีความจำเป็นต้องดำเนินคดีสถานหนักต่อกลุ่มไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อนที่กระทำผิดซ้ำต่อเนื่อง รวมถึงการฟ้องร้องทางแพ่งต่อกลุ่มผู้กระทำผิด และขออำนาจศาลสั่งคุ้มครองชั่วคราว ห้ามผู้กระทำผิดเข้าพื้นที่ควบคุม ตลอดจนนำเทคโนโลยีการตรวจสอบทะเบียนรถกับฐานข้อมูลมาใช้ป้องกันมิให้ยานพาหนะของผู้กระทำผิดเข้าสู่ชานชาลาอาคารผู้โดยสาร</p> <p>- ทอท. ได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๓ โดยมีรายละเอียด ดังนี้</p>	<p>๒. เมื่อวันที่ ๑๒ เม.ย. ๒๕๕๓ ผู้อำนวยการ ทสภ.(ผสภ.) ได้ลงนามมอบอำนาจให้พนักงาน ศูนย์ปฏิบัติการพิเศษ (ศปพ.) จำนวน ๙ นาย เป็นผู้ที่มีอำนาจแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีต่อผู้ฝ่าฝืนข้อกำหนด ทอท. ตามข้อ ๑ แล้ว</p> <p>๓. เมื่อวันที่ ๒๒ มิ.ย. ๒๕๕๓ ผสภ. เห็นชอบตามขั้นตอน การดำเนินการตามข้อกำหนด ทอท. ว่าด้วยการดำเนินการรักษาความปลอดภัย ณ ทสภ. พ.ศ. ๒๕๕๓ โดยให้ฝ่ายรักษาความปลอดภัย (ฝรภ.) และ ศปพ. จัดเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสมจัดตั้งเป็นชุดปฏิบัติการร่วม ฝรภ.-ศปพ. (ขปร.) เพื่อวิเคราะห์เป้าหมายและร่วมกันดำเนินการที่กำหนดในข้อกำหนด</p> <p>๔. ศูนย์ปฏิบัติการพิเศษ (ศปพ.) ได้จัดทำบัญชีกลุ่มไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อนที่กระทำผิดซ้ำ เพื่อใช้เป็นเป้าหมายในการดำเนินคดีบุกรุกต่อไป</p> <p>๕. โครงการติดตั้งระบบอ่านและวิเคราะห์ป้ายทะเบียนรถของกลุ่มไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อนพบว่า ฝ่ายสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ ได้ทำ TOR แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการของงบประมาณปี ๒๕๕๔ เพิ่มเติม</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>๑) วางกำลังตามแผนปฏิบัติการที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ทอท. ตั้งแต่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๓</p> <p>๒) เร่งรัดการติดตั้งระบบเทคโนโลยีการตรวจสอบทะเบียนรถกับฐานข้อมูลมาใช้ป้องกันมิให้ยานพาหนะของผู้กระทำผิดเข้าสู่ชานชาลาอาคารผู้โดยสาร</p> <p>๓) ดำเนินคดีฐานบุกรุกและฟ้องคดีแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายกับกลุ่มไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อนที่กระทำความผิดอย่างต่อเนื่องต่อไป</p>	<p>๖. อยู่ระหว่างการทดลองใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เก็บประวัติไกด์ผีและแท็กซี่เถื่อน</p> <p>๗. จะได้นำระบบ on line แจ้งรถที่มี Black List ตามข้อกำหนด ทอท. จะเข้าสู่อาคารและลานจอดรถเพื่อให้การปราบปรามในอาคารและลานจอดรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p>
	<p>๕.๒ มาตรการการป้องกันการลักทรัพย์ภายในพื้นที่ ทสภ.</p>		<p>๑. <u>กรณีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ประสบเหตุเอง</u></p> <p>๑.๑ กรณีทรัพย์สินเป็นของ ทอท.</p> <p>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบว่าผู้ต้องสงสัยได้ทำการลักทรัพย์ของ ทอท. จริงหรือไม่ หากพบว่ามีหลักฐานเชื่อได้ว่าลักทรัพย์จริง ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัย</p> <p>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย แจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัย ให้แจ้งหัวหน้าเวร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย เพื่อทราบและประสานส่วนงานที่รับผิดชอบในทรัพย์สินที่ถูกลักทรัพย์ เพื่อมาตรวจสอบความเสียหายของทรัพย์สิน และให้ส่วนงานเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้แทนแจ้งความกล่าวโทษผู้ต้องสงสัย</p>	<p><u>ฝ่ายรักษาความปลอดภัยได้ดำเนินการดังนี้</u></p> <p>๑.สำรวจตรวจตราด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตลอด ๒๔ ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร บริเวณพื้นที่คัดแยกสัมภาระ โดยปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ภายในอาคารโดยสารมีกล้องจำนวนทั้งสิ้น ๖๖๓ กล้อง และบริเวณพื้นที่คัดแยกสัมภาระมีกล้องจำนวนทั้งสิ้น ๔๙๒ กล้อง</p> <p>๒.จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตรวจดูแลอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการลักทรัพย์ในพื้นที่</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</p> <p>๑.๒ กรณีทรัพย์สินเป็นของส่วนราชการ/บริษัทสายการบิน/ ผู้ประกอบการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบว่าผู้ต้อง สงสัยได้ทำการลักทรัพย์ของส่วนราชการ / บริษัทสายการบิน / ผู้ประกอบการ จริงหรือไม่ หากพบว่ามีหลักฐานเชื่อได้ว่าลักทรัพย์ จริง ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการควบคุมตัวผู้ต้อง สงสัย</li> <li>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย แจ้งศูนย์รักษาความ ปลอดภัย ให้แจ้งหัวหน้าเวร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย เพื่อทราบ และประสานส่วนงานที่รับผิดชอบในทรัพย์สินที่ถูกลักทรัพย์ เพื่อ มาตรวจสอบความเสียหายของทรัพย์สิน และให้ส่วนงานเจ้าของ ทรัพย์สินหรือผู้แทนแจ้งความกล่าวโทษผู้ต้องสงสัยกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</li> </ul> <p>๑.๓ กรณีทรัพย์สินเป็นของผู้มาใช้บริการ / ผู้โดยสาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบว่าผู้ต้องสงสัยได้ทำ การลักทรัพย์ของผู้มาใช้บริการ / ผู้โดยสาร จริงหรือไม่ หากพบว่ามี หลักฐานเชื่อได้ว่าลักทรัพย์จริง ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ทำการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัย</li> </ul>	<p>ทสภ. ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน เวรปกติ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานล่วงเวลา โดยตรวจร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน อื่นที่เกี่ยวข้อง</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย แจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัย ให้แจ้งหัวหน้าเวร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย เพื่อทราบและประสานส่วนงานที่รับผิดชอบในทรัพย์สินที่ถูกลักทรัพย์ เพื่อมาตรวจสอบความเสียหายของทรัพย์สิน และให้ส่วนงานเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้แทนแจ้งความกล่าวโทษผู้ต้องสงสัยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</p> <p>๒. เมื่อได้รับแจ้งว่ามีเหตุลักทรัพย์</p> <p>๒.๑ กรณีทรัพย์สินเป็นของ ทอท.</p> <p>- ส่วนงาน ทอท. ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินแจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัยสุวรรณภูมิเพื่อทราบและจัดกำลังเดินทางไปตรวจสอบเบื้องต้นกับเจ้าของทรัพย์สิน ณ พื้นที่เกิดเหตุ และทำการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัยไปยังสถานีตำรวจ</p> <p>- ส่วนงาน ทอท. ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้แทนแจ้งความร้องทุกข์กล่าวโทษ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</p> <p>๒.๒ กรณีทรัพย์สินเป็นของส่วนราชการ/บริษัทสายการบิน/ผู้ประกอบการ</p> <p>- ส่วนราชการ / บริษัทสายการบิน/ ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินแจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัยสุวรรณภูมิเพื่อทราบและจัดกำลังเดินทางไปตรวจสอบเบื้องต้นกับเจ้าของทรัพย์สิน ณ พื้นที่เกิดเหตุ และทำการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัยไปยังสถานีตำรวจ</p>	



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>- ส่วนราชการ / บริษัทสายการบิน / ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้แทนแจ้งความร้องทุกข์กล่าวโทษ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</p> <p>๒.๓ กรณีทรัพย์สินเป็นของผู้มาใช้บริการ / ผู้โดยสาร</p> <p>- ผู้มาใช้บริการ / ผู้โดยสาร ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สิน แจ้งศูนย์รักษาความปลอดภัยสุวรรณภูมิเพื่อทราบและจัดกำลังเดินทางไปตรวจสอบเบื้องต้นกับเจ้าของทรัพย์สิน ณ พื้นที่เกิดเหตุ และทำการควบคุมตัวผู้ต้องสงสัยไปยังสถานีตำรวจ</p> <p>- ผู้มาใช้บริการ / ผู้โดยสาร ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สิน หรือผู้แทนแจ้งความร้องทุกข์กล่าวโทษ เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป</p>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๖. การศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนา ทสภ. และ ทดม.	๓๐.๓๖	<p>ตามที่มีการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนา ทสภ. และ ทดม. ครั้งที่ ๒/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๓ ก.พ. ๒๕๕๓ มีมติให้ ทอท. จัดจ้างที่ปรึกษาในนามคณะกรรมการกำกับฯ ในการประเมินทางเลือกทั้ง ๓ กรณี ตามมติที่ประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒ ดังนี้</p> <p>(๑) กรณีเปิดใช้ ทดม. ให้บริการเที่ยวบินเช่าปัจจุบันและเร่งการลงทุนใน ทสภ. เพื่อให้เพียงพอกับปริมาณจราจรในอนาคต</p> <p>(๒) กรณีเปิดใช้ ทดม. เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๑๐ ล้านคนต่อปี ที่จะช่วยชะลอการลงทุนเพิ่มเติมใน ทสภ. โดยเปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อเครื่องบิน (Non-Connection flight) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) หรือเที่ยวบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค</p> <p>(๓) กรณี ทดม. ยกเลิกการบริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมด พร้อมทั้งพัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ และเร่งการลงทุนเพิ่มเติมใน ทสภ. เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐-๖๕ ล้านคนต่อปี</p> <p>อีกทั้งให้ ทอท. เพิ่มเนื้องานการจ้าง ICAO การประเมินทางเลือกดังกล่าวด้วยเพื่อเปรียบเทียบผลที่เป็นไปได้ในรูปแบบเดียวกัน</p>	<p>ทอท. และ IATA ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๒๓ ส.ค. ๒๕๕๓ โดยมีรายละเอียดในการส่งรายงานผลการศึกษาให้ ทอท. ดังนี้</p> <p>๑) จัดส่ง Inception Report ภายในวันที่ ๗ ก.ย. ๒๕๕๓</p> <p>๒) จัดส่ง Interim Report ภายในวันที่ ๕ ต.ค. ๒๕๕๓</p> <p>๓) จัดส่ง Draft Final Report ภายในวันที่ ๒ พ.ย. ๒๕๕๓</p> <p>๔) จัดส่ง Final Report ภายในวันที่ ๘ พ.ย. ๒๕๕๓</p> <p>เมื่อวันที่ ๔ พ.ย. ๒๕๕๓ IATA จัดส่ง Draft Final Report ต่อคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ และกรรมการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ และ IATA จัดส่ง Final Report ต่อคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ และกรรมการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๐ พ.ย. ๒๕๕๓ โดยเมื่อ ๑๒ พ.ย. ๒๕๕๓ ประธานกรรมการตรวจการจ้างฯ นำส่ง</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
				<p>รายงาน Strategic Study for the Development of Suvarnabhumi and Don Muang Airport (Final Report) ตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒ เมื่อ ๑๔ ต.ค. ๒๕๕๒ ให้แก่ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๕ พ.ย. ๒๕๕๓ และนำเสนอเรียน คค. เมื่อวันที่ ๒๙ พ.ย. ๒๕๕๓</p>
<p>บกท.</p>	<p>๑.โครงการจัดหาเครื่องบินใหม่ A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำ</p>	<p>๓๓,๔๕๑.๐๐</p>	<p>บกท.ได้ดำเนินการตามมติ ครม.เมื่อวันที่ ๒๗ พ.ย. ๒๕๕๑ ที่ให้ดำเนินการจัดหาเครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำ โดยบกท. ได้ทยอยรับมอบเครื่องบินจนครบทั้ง ๘ ลำ ดังนี้</p> <p>ลำที่ ๑ รับมอบเมื่อวันที่ ๑ เม.ย. ๒๕๕๒</p> <p>ลำที่ ๒ รับมอบเมื่อวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๕๒</p> <p>ลำที่ ๓ รับมอบเมื่อวันที่ ๒๙ ก.ค. ๒๕๕๒</p> <p>ลำที่ ๔ - ๖ รับมอบเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๒</p> <p>ลำที่ ๗ - ๘ รับมอบเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๓</p> <p>ทั้งนี้ เครื่องบิน ๓ ลำแรก ได้นำมาให้บริการในเส้นทางภูมิภาค ส่วนอีก ๕ ลำที่เหลือ ซึ่งยังไม่สามารถนำมาให้บริการได้เนื่องจาก บริษัท โคฮีโตะ อินดัสทรีส์ ประเทศญี่ปุ่น ไม่สามารถติดตั้งที่นั่งชั้นประหยัดบนเครื่องบินดังกล่าวได้ บกท.จึงได้ดำเนินการขอยกเลิกสัญญา กับ บริษัท โคฮีโตะ อินดัสทรีส์ และได้คัดเลือก</p>	<p>-</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>บริษัท Zim Flugsitz GmbH (ZIM) จากประเทศเยอรมันให้เป็นผู้ทำการผลิตเก้าอี้ในชั้นประหยัดภายในเครื่องบินแทน โดยเมื่อวันที่ ๒๕ มี.ค. ๒๕๕๔ บกท. ได้รับมอบเครื่องบินลำที่ ๔ ซึ่งได้ติดตั้งที่นั่งชั้นประหยัด จำนวน ๒๖๓ ที่นั่ง ติดตั้งทีวีส่วนตัวที่บรรจุสารบบันเทิง เข้าประจำฝูงเรียบร้อยแล้ว โดย บกท. จะได้ใช้ในการให้บริการในเส้นทางนาโกยา ฟูกูโอกะ ดุไบ และเพิร์ท ส่วนเครื่องบิน ๔ ลำที่เหลือ บริษัท Zim Flugsitz GmbH (ZIM) จะทยอยติดตั้งเก้าอี้และส่งมอบให้กับ บกท. ตามกำหนดการณ์ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค. ๒๕๕๔</p> <p>อนึ่ง บกท. ได้ว่าจ้างบริษัท สำนักกฎหมายสากลสยามพรีเมียร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาทางกฎหมายในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับบริษัท โคฮีโตะ อินดัสทรีส์ พร้อมกับแจ้งค่าเสียหายให้รับทราบแล้ว อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับค่าเสียหายที่เพิ่มเติม แต่เนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นที่ประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้ผลการนัดเจรจาเกิดความล่าช้า แต่ บกท. จะติดตามความคืบหน้าเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป</p>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๒.โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๗	๓๕,๔๘๔.๐๐	<p>บกท. ได้ดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๕๓ ที่อนุมัติให้ดำเนินการจัดหาเครื่องบิน จำนวน ๑๕ ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน โดยเมื่อวันที่ ๑๘ มิ.ย. ๒๕๕๓ คณะกรรมการ บกท. มีมติอนุมัติผลการคัดเลือกแบบเครื่องบิน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องบินภูมิภาคขนาดความจุประมาณ ๓๐๐ ที่นั่ง จำนวน ๗ ลำ โดยวิธีการเช่าซื้อ (Financial Lease) ได้แก่ เครื่องบิน A ๓๓๐-๓๐๐ และเครื่องบินต่อะไหล่ ๒ เครื่องยนต์ โดยการซื้อ</li> <li>- เครื่องบินข้ามทวีปขนาดความจุประมาณ ๓๕๐ ที่นั่ง จำนวน ๘ ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงาน (Operation Lease) เป็นระยะเวลา ๑๕ ปี ได้แก่เครื่องบิน B๗๗๗-๓๐๐ER และเครื่องบินต่อะไหล่ ๓ เครื่องยนต์ โดยการซื้อ</li> </ul> <p>ทั้งนี้ บกท. ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามมติดังกล่าว โดยมี ความก้าวหน้าในส่วนต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ ซึ่งดำเนินการโดยวิธีการเช่าซื้อ อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกผู้ให้เช่าซื้อ</li> <li>- เครื่องบิน B๗๗๗-๓๐๐ER ซึ่งดำเนินการโดยวิธีการเช่าดำเนินงาน คณะกรรมการ บกท. มีมติอนุมัติให้บริษัท BOC Aviation Pte. Ltd. (BOCA) เป็นผู้ให้เช่าดำเนินงาน และมีแผนที่จะทยอยส่งมอบเครื่องบินทั้ง ๘ ลำ ให้กับ บกท. ตั้งแต่เดือน ส.ค. ๒๕๕๒-ต.ค. ๒๕๕๖ สำหรับเครื่องบินต่อะไหล่ ๓ เครื่องยนต์ บกท. อยู่ระหว่าง การจัดทำแผนการจัดการเครื่องบินเพื่อให้ครอบคลุมการจัดการเครื่องบินทั้งในส่วนเครื่องบินที่ทำการเช่าจาก Jetways ด้วย</li> </ul>	-

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
สบพ.	<p>๑. งานผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินรวมทั้งจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศ (ภารกิจพื้นฐาน)</p> <p>๑.๑ นักศึกษารับเข้า/ฝึกอบรม จำนวน ๒๒๖ คน</p> <p>๑.๒ นักศึกษาสูงสุดประจำเดือน มี.ค.๒๕๕๔ จำนวน ๑,๗๗๒ คน</p> <p>๑.๓ นักศึกษาจบจำนวน ๓๑๘ คน</p>	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ วงเงิน ๕๘๕.๔๑ ล้านบาท</p> <p>จำแนกเป็น</p> <p>๑.เงินรายได้ = ๓๔๓.๖๕ ล้านบาท</p> <p>๒.เงินแผ่นดิน = ๒๔๑.๗๖ ล้านบาท</p>	<p><u>ผู้เข้าฝึกอบรม (Enrollment)</u> (๑ ต.ค. ๒๕๕๓ – ๓๑ มี.ค. ๒๕๕๔)</p> <p>โดยแยกตามรายกลุ่มหลักสูตร ๖ กลุ่มหลักสูตร ดังนี้</p> <p>๑. กลุ่มหลักสูตร GENERAL SUBJECT GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๖๒ คน</p> <p>๒. กลุ่มหลักสูตร OPERATION GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๔๐ คน</p> <p>๓. กลุ่มหลักสูตร AVIATION MANAGEMENT GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๔ คน</p> <p>๔. กลุ่มหลักสูตร AIRCRAFT MAINTENANCE GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๗๖ คน</p> <p>๕. กลุ่มหลักสูตร ELECTRONIC GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๒๔ คน</p> <p>๖. กลุ่มหลักสูตร FLYING TRAINING GROUP นักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม จำนวน ๒๐ คน</p> <p>สรุป จำนวนนักศึกษา/ผู้เข้าฝึกอบรม รวมทั้งสิ้น ๒๒๖ คน</p> <p><u>ผู้สำเร็จการศึกษา/ฝึกอบรม (Graduate)</u> (๑ ต.ค. ๒๕๕๓ – ๓๑ มี.ค. ๒๕๕๔)</p> <p>โดยแยกตามรายกลุ่มหลักสูตร ๖ กลุ่มหลักสูตร ดังนี้</p> <p>๑. กลุ่มหลักสูตร GENERAL SUBJECT GROUP มีผู้สำเร็จการฝึกอบรม จำนวน ๖๒ คน</p> <p>๒. กลุ่มหลักสูตร OPERATION GROUP มีผู้สำเร็จการฝึกอบรม จำนวน ๗๐ คน</p>	<p>เนื่องจาก สบพ. มีข้อจำกัดด้านอาคารสถานที่ที่ใช้สำหรับทำการเรียนการสอน/ฝึกอบรม และอาคารสนับสนุน เช่น โรงอาหาร อาคารสำนักงาน</p>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			๓. กลุ่มหลักสูตร AVIATION MANAGEMENT GROUP มีผู้สำเร็จการศึกษา จำนวน ๔๑ คน ๔. กลุ่มหลักสูตร AIRCRAFT MAINTENANCE GROUP มีผู้สำเร็จการฝึกอบรม จำนวน ๘๒ คน ๕. กลุ่มหลักสูตร ELECTRONIC GROUP มีผู้สำเร็จการฝึกอบรม จำนวน ๕๐ คน ๖. กลุ่มหลักสูตร FLYING TRAINING GROUP มีผู้สำเร็จการฝึกอบรม จำนวน ๑๓ คน สรุป มีผู้สำเร็จการศึกษา/ฝึกอบรม รวมทั้งสิ้น ๓๑๘ คน	
	๒.โครงการฝึกอบรมบุคลากร ด้านการบินสำหรับประเทศ กำลังพัฒนา เป็นไปตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ มิ.ย. ๒๕๕๑ * หมายเหตุ งบประมาณ โครงการนี้ เบิกจ่ายจาก งบประมาณความร่วมมือเพื่อ การพัฒนาระหว่างประเทศ ของ สำนักงานความร่วมมือเพื่อการ พัฒนาระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ และ สบพ. รวมวงเงินโครงการนี้ไว้ แล้วในงานผลิตและพัฒนา บุคลากรด้านการบิน ฯ ตาม หัวข้อที่ ๑ แล้ว	วงเงินโครงการ ประมาณปีละ ๑๕ ล้านบาท	ตามโครงการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินสำหรับประเทศ กำลังพัฒนาในระยะเวลาระหว่าง ๑ ต.ค. ๒๕๕๓ - ๓๑ มี.ค. ๒๕๕๔ นั้น สบพ. ไม่มีบุคลากรจากประเทศกำลังพัฒนาเข้ารับ การฝึกอบรม (Enrollment) ทางด้านการบิน รวมถึง ไม่มีผู้สำเร็จ การศึกษา/ฝึกอบรม (Graduate) ด้านการบินจากประเทศกำลัง พัฒนา เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ผู้เข้ารับการฝึกอบรม จากประเทศกำลังพัฒนา จะเข้ามาฝึกอบรมที่ สบพ. ระหว่าง ช่วงเดือน มิ.ย. ๒๕๕๔ - ก.ย. ๒๕๕๔ ในหลักสูตรต่อไปนี้ ๑. Safety Management Systems ๔ (SMS - ๔) ๒. Aviation Security Management ๔ (AVSEC-๔) ๓. Human Factors of Operational Personnel ๔ (HF-๔) ๔. Meteorology for Aviation Personnel ๔ (MET-๔)	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
	๓.การชำระหนี้เงินกู้จากการ จัดซื้อเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A	ปี ๒๕๕๔ วงเงิน ๔๙.๕๙ ล้านบาท	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ เม.ย. ๒๕๕๒ เห็นชอบอนุมัติให้ :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- สบพ. ดำเนินการจำหน่ายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A</li> <li>- ให้การสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อชำระหนี้ส่วนต่างจากการขายเครื่องบินโดยให้ สบพ. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณตามความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายในแต่ละปี</li> </ul> </li> </ul> <p>ส่วนค่าเสียหายที่จะเรียกเก็บได้จาก บกท. ให้ สบพ. นำไปชำระหนี้ค่าเครื่องบินที่ยังค้างอยู่ในเวลานั้นเป็นลำดับแรกและหากมีเงินคงเหลือให้ส่งคืนคลังเพื่อเป็นรายได้แผ่นดินต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ สบพ. ครั้งที่ ๘ /๒๕๕๒ พิจารณาแล้วเห็นชอบให้ สบพ. นำเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ในปี ๒๕๕๓ วงเงิน ๔๕ ล้านบาท ไปจ่ายชำระหนี้เงินต้นก่อนครบ กำหนดตามสัญญาเงิน * TermLoan (ประจำ) ที่ทำไว้กับ บมจ.ธนาคารกรุงไทย โดยเป็นการชำระต้นเงินกู้ ในส่วนของ               <ul style="list-style-type: none"> <li>- งวดที่ ๑ เป็นจำนวนเงิน ๓๑.๔๒ ล้านบาท ครบกำหนดต้องชำระในวันที่ ๒๖ ก.พ. ๒๕๕๓</li> <li>- งวดที่ ๒ (บางส่วน) เป็นจำนวนเงิน ๑๔.๕๘ ล้านบาท ครบกำหนดต้องชำระในวันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓ เพื่อลดภาระดอกเบี้ยจ่ายและให้เพียงพอกับจำนวนงบประมาณที่ได้รับจัดสรรในปี ๒๕๕๓ สำหรับจ่ายชำระค่าดอกเบี้ยวงเงิน ๖.๑๒๐ ล้านบาท</li> </ul> </li> </ul>	ขณะนี้ สบพ. อยู่ระหว่างการรายงานผลการจำหน่ายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A เสนอต่อ ครม. และขอโอนเครื่องบินไปให้ บพ. ซึ่งมีหนังสือแจ้งขอรับโอนซึ่งจะเป็นประโยชน์มากกว่าการจำหน่ายต่ำกว่าราคากลาง



หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• สบพ. ได้ดำเนินการประกาศขายทอดตลาดเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A โดยวิธีประมูลราคา ๒ ครั้ง คือเมื่อวันที่ ๒ ก.ค. ๒๕๕๒ ไม่มีผู้สนใจลงทะเบียนเสนอราคา และครั้งที่ ๒ วันที่ ๒๐ ก.ค. ๒๕๕๒ มีผู้เสนอราคาเพียงรายเดียวการดำเนินการขายทอดตลาดไม่สามารถดำเนินการขายเครื่องบินได้ คณะอนุกรรมการขายทอดตลาด จึงได้ประชุมและมีความเห็นร่วมกันว่าสมควรดำเนินการขายโดยวิธีพิเศษ มีการกำหนดเปิดซองใบเสนอราคาซื้อ เมื่อวันที่ ๒๘ ก.ค. ๒๕๕๒ มีผู้มายื่นซองเสนอราคา ๒ ราย ซึ่งเสนอราคาต่ำกว่าราคากลางที่กำหนดไว้</li> <li>• คณะกรรมการสบพ. ได้มีมติเมื่อคราวประชุม ครั้งที่ ๑๒ /๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๒๔ พ.ย. ๒๕๕๒ <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ให้คณะอนุกรรมการขายทอดตลาดดำเนินการขายเครื่องบินโดยวิธีพิเศษหากผู้สนใจรายใดเสนอราคาสูงสุดแม้จะต่ำกว่าราคากลางที่กำหนดไว้ ก็ให้คณะอนุกรรมการเชิญผู้เสนอราคาสูงสุดมาเจรจาต่อรองราคาอีกครั้งเมื่อได้ตกลงราคาเป็นที่ยุติแล้ว จึงให้ดำเนินการขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A</li> <li>๒. ในกรณีตามข้อ ๑ ให้ สบพ. ทำหนังสือรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยให้ชี้แจงรายละเอียดตลอดจนเหตุผลและความจำเป็นที่ต้องขายเครื่องบินต่ำกว่าราคากลางที่กำหนดไว้ พร้อมกับขออนุมัติเงินส่วนต่างไว้ในคราวเดียวกัน</li> <li>๓. ให้ สบพ. ตรวจสอบว่า กรณีขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A ต่ำกว่าราคากลางที่กำหนดไว้ สบพ.สามารถดำเนินการได้หรือไม่อย่างไร</li> </ol> </li> </ul>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>จากมติคณะกรรมการ สบพ. ชำรงต้น สบพ. ได้ดำเนินการตามข้อ ๑ โดยทำการประกาศเชิญชวนผู้ที่สนใจซื้อเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A อีกครั้ง มีผู้ติดต่อเพื่อขอข้อมูลจำนวน ๒ ราย ซึ่งทั้ง ๒ ราย ยังไม่ได้เสนอราคาซื้อเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บกท. ได้ชำระเงินค่าใช้จ่ายโครงการ Jet Familiarization ตามมติคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งแก่ สบพ. เป็นเงินจำนวน ๑๒๘.๕๔๙ ล้านบาท เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ได้กำหนดแบ่งจ่ายชำระ ๖ งวด งวดละเท่าๆกัน พร้อมกันนี้ สบพ. นำฝากเข้าบัญชีและหักจากบัญชีเพื่อจ่ายชำระคืนต้นเงินกู้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว</li> <li>• คณะกรรมการ สบพ. ได้พิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๕ ก.พ. ๒๕๕๓ มีมติให้ สบพ. ทำหนังสือเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเรียนกรม. พิจารณาให้ความเห็นชอบการโอนเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A ให้ส่วนราชการเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ เช่น สำนักนายกรัฐมนตรี กองทัพอากาศ หรือหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ต่อไป</li> <li>• คค. ได้มีหนังสือตอบให้ สบพ. ดำเนินการตามที่ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้มีบัญชา เมื่อวันที่ ๙ มิ.ย. ๒๕๕๓ ทำหนังสือ ที่ คค ๐๒๐๘/สนย ๕๕๗ ลงวันที่ ๗ มิ.ย. ๒๕๕๓ ให้ สบพ. ประสานให้ ได้ข้อสรุปว่า</li> </ul>	

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>หน่วยงานใดจะเป็นผู้รับโอนเครื่องบินเพื่อรายงาน กรม.ในคราวเดียวกันตามบัญชีดังกล่าว สบพ.ได้ประสานกับ บพ.แล้ว และบพ. ยินดีรับโอนเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A ไปไว้ในราชการตามหนังสือยืนยันการขอรับโอนของ บพ.ที่ คค ๐๕๐๖/๘๙๖๖ ลงวันที่ ๒๓ พ.ย. ๒๕๕๓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• คณะกรรมการ สบพ. ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๔ พ.ย. ๒๕๕๓ รับทราบตามที่ บพ. ขอรับโอนเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A และให้ บพ. ทำหนังสือนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอ กรม.ทราบผลการดำเนินการตามมติ กรม. เมื่อวันที่ ๒๑ เม.ย. ๒๕๕๒</li> <li>• สบพ. ทำหนังสือรายงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอ กรม. ตามหนังสือของที่ สบพ. ๑๐๑/๐๕๗ ลงวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๕๓ เรื่อง รายงานผลการขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐ A และการโอนเครื่องบินให้แก่ บพ.</li> <li>• กรม. ได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๘ มี.ค. ๒๕๕๔ ลงมติว่า <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. รับทราบผลการขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐A ของ สบพ.</li> <li>๒. ในส่วนของการขอโอนเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐A ให้แก่ บพ.</li> </ol> </li> </ul> <p>นั้นให้ระงับการโอน และให้ สบพ. เร่งรัดดำเนินการขายเครื่องบินดังกล่าว ตามมติ กรม. เมื่อวันที่ ๒๑ เม.ย. ๒๕๕๒ (เรื่อง ขออนุมัติขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐A และขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการชำระหนี้ส่วนต่างจากการขายเครื่องบิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตามหนังสือ สลค. ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/๗๕๓๐ ลงวันที่ ๓๑ มี.ค. ๒๕๕๔ เรื่อง รายงานผลการขายเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐A ของ สบพ. และการโอนเครื่องบินให้แก่ บพ.</li> </ul>

หน่วยงาน	งาน/โครงการ	วงเงินโครงการ (ล้านบาท)	สรุปสาระสำคัญของการดำเนินงาน	สถานะปัจจุบัน/ ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี)
			<p>ของ สบพ.) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ดำเนินการให้ถูกต้องตาม กฎหมาย และระเบียบหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเงินที่ได้รับจาก การขายส่งคืนคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ส่วนการจัดสรรงบประมาณ ส่วนที่เหลือจำนวน ๒๒.๐๘๓๖ ล้านบาทเพื่อชำระหนี้เงินกู้และ ดอกเบี้ยจากการซื้อเครื่องบิน Beechjet ๔๐๐A ดังกล่าว ให้ สบพ. เสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ ตามความจำเป็นต่อไป</p>	