

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ๒๖ ก.ย. ๒๕๕๙
เป็นเงิน ๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๔. คำตอบแทนบุคลากร

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ทางวิชาชีพ เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ทั้งนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นไปตามขอบเขตของงานซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างท้ายนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๑๖ คน (บุคลากรหลัก)

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน คน-เดือน (man-month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรหลัก							
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๒๐	๑๕	๗๒,๒๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๘๐,๔๒๕.๐๐
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๕๒๙,๕๕๐.๐๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผน กลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และ การเงิน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบท่าอากาศยาน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรม สายการบิน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการจราจร ทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่ง ทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๙. ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย การขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๑๐. ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา บุคลากรการขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๑๑. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการ อากาศยานและระบบขนส่งโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๑	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๑๒๑,๖๗๐.๐๐
๑๒. ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาดธุรกิจ การบินและระบบสนับสนุนภาคพื้น	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๑	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๒๒๑,๕๖๐.๐๐
๑๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภาครัฐ และนโยบายสาธารณะ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๙	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๘๑๗,๖๔๐.๐๐
๑๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าการลงทุน และบริการท่องเที่ยว	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๙	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๘๑๗,๖๔๐.๐๐

๒๖ ก.ย. ๒๕๕๙ ๑
Tilayda

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน คน-เดือน (man-month)	ค่าตอบแทนต่อ เดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
๑๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	เทคโนโลยี สารสนเทศฯ	๑๐	๙	๖๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๖๓,๒๓๐.๐๐
๑๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๙	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๙๑๗,๗๓๐.๐๐
บุคลากรสนับสนุน							
๑. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผน กลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๑๒	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๒. นักวิชาการผู้ช่วยด้าน เศรษฐศาสตร์และการเงิน (๒ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐.๐๐
๓. นักวิชาการผู้ช่วยด้านระบบท่า อากาศยาน (๓ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๔. นักวิชาการผู้ช่วยด้าน อุตสาหกรรมสายการบิน (๓ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๕. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการจัดการ จราจรทางอากาศ (๒ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๔๘๐,๐๐๐.๐๐
๖. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมาย การขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๔๘๐,๐๐๐.๐๐
๗. นักวิชาการผู้ช่วยด้านความ ปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐.๐๐
๘. นักวิชาการผู้ช่วยด้านพัฒนา บุคลากร (๒ คน)			๕	๙	๓๐,๐๐๐		๕๔๐,๐๐๐.๐๐
๙. นักวิชาการผู้ช่วยด้านวิศวกรรม การอากาศยานและระบบขนส่ง โลจิสติกส์ (๒ คน)			๕	๙	๓๐,๐๐๐		๕๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๐. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการตลาด (๑ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๓๐๐,๐๐๐.๐๐
๑๑. นักวิเคราะห์สถิติ (๑ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๒. นักบัญชีและการเงิน (๑ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๓. เจ้าหน้าที่สำรวจ (๔ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๑,๒๐๐,๐๐๐.๐๐
๑๔. เลขานุการ (๑ คน)			๕	๑๒	๑๕,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐.๐๐
๑๕. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล (๑ คน)			๕	๑๐	๑๒,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐.๐๐

หมายเหตุ : * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๒.๔๗๕ หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้
ประกอบด้วย

๑. ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบ
คุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไวใช้งานอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้ง
บริษัท มีใบรับรองประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า
๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๘๘๔,๕๐๐ บาท

๕.๑	ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร	๘๘๔,๕๐๐ บาท
๕.๑.๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๕๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๑๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๒	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๒๔,๐๐๐ บาท
๕.๑.๓	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๒๔,๐๐๐ บาท
๕.๑.๔	รายงานขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๕	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report ๓) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๖	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๗	ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๑๘,๐๐๐ บาท
๕.๑.๘	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๑๐๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๙	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ภาษาอังกฤษ จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๑๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๐	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๖๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๑	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๘๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๒	แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๖๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๓	รายงานและแผนงาน ไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๐๐ ชุด และบันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด ชุดละ ๔,๗๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๒๓,๕๐๐ บาท
๕.๑.๑๔	เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ และข้อเสนอแนะของโครงการ ไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ชุด ชุดละ ๒๐๐ บาท รวมเป็นเงิน	๑๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๕	วิดีโอแสดงผลการศึกษา จำนวนไม่น้อยกว่า ๑ เรื่อง เรื่องละ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชุด รวมเป็นเงิน	๑๕๐,๐๐๐ บาท

๖. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๘,๑๖๑,๖๙๕ บาท

๖.๑	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน จัดทำรายงาน และเอกสารข้อมูลใน บริบทที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งหมด	๙๗๕,๐๐๐ บาท
๖.๑.๑	ค่าถ่ายเอกสาร	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๑.๒	ค่าเครื่องใช้สำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๑.๓	ค่าติดต่อสื่อสาร	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๑.๔	ค่าเช่ารถ คนขับรถและน้ำมันเชื้อเพลิง	๕๒๕,๐๐๐ บาท

๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการเก็บข้อมูลและสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน และการวิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูล รวมทั้งแบบจำลอง (Model) ที่เกี่ยวข้อง (เหมารวม) รวมเป็นเงิน ๕,๑๕๕,๒๙๕.๐๐ บาท

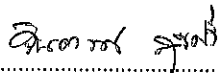
๖.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา รวมเป็นเงิน ๒,๐๓๑,๔๐๐ บาท

๖.๓.๑ สัมมนา ครั้งที่ ๑ ในต่างจังหวัด

๖.๓.๒ ประชุมกลุ่มย่อย จำนวน ๕ ครั้ง

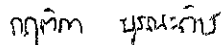
๖.๓.๓ สัมมนา ครั้งที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

๗. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)



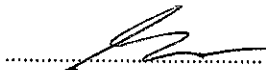
(นางสาวจันทวี สุทธิ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ



(นางสาวฤติกา บุรณะดิษ)

หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค



(นายยืนยง ตั้งเปรมศรี)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference)
การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความเป็นศูนย์กลางการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วยที่ตั้งพื้นที่ และพื้นที่โดยรอบ (Catchment Area) ประชากร โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของทั้งสำหรับท่าอากาศยานและระบบบริการการเดินทางอากาศ การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งสายการบินที่เป็น Home-based และจำนวนสายการบินของต่างประเทศ จำนวนผู้โดยสารเข้า-ออก และผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (Transit) รวมถึงปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกและสินค้าถ่ายลำ ตลอดจนค่าธรรมเนียมต่างๆ และภาษีสนามบิน แม้ว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านกายภาพทั้งที่ตั้งที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถทำการบินไปยังทวีปต่างๆ ใช้ระยะเวลาสั้นกว่าทำการบินจากจุดบินของประเทศอื่น แต่ความได้เปรียบด้านที่ตั้งประการเดียวยังไม่เพียงพอที่จะสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินได้ รวมทั้งเมื่อพิจารณาการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยทั้งระบบที่ผ่านมา ก็ยังขาดความชัดเจนของทิศทางการพัฒนาร่วมกันทั้งการพัฒนาท่าอากาศยาน ธุรกิจการบิน การบริหารจราจรทางอากาศ ระบบกฎหมาย การผลิตบุคลากรรองรับ ทำให้ประเทศอื่นที่มีศักยภาพต่างกำหนดกลยุทธ์เร่งพัฒนาขีดความสามารถของการขนส่งทางอากาศของตน ให้มีความได้เปรียบในทุกด้านเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางการบิน ตัวอย่างเช่น การสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดจำนวนมากในเส้นทางบินหลักระหว่างทวีปออสเตรเลียไปยังทวีปยุโรปให้แก่สายการบินชั้นนำของตะวันออกกลาง

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและจำเป็นต้องกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศในภาพรวม ตลอดจนการกำหนดเป้าหมาย บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานให้ชัดเจนเพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการกิจความรับผิดชอบตามขั้นตอนต่างๆ ที่จะนำพาประเทศไทยมุ่งไปสู่เป้าหมายภายใต้กรอบและทิศทางที่กำหนดร่วมกันได้อย่างบูรณาการเป็นระบบในทุกมิติ ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดแก้ไขปัญหาคritical อาทิเช่น การบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินของไทย การใช้ประโยชน์ทางอากาศซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้เต็มประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านการบินที่ผลิตออกสู่ตลาดให้มีคุณภาพและมีจำนวนเพียงพอรองรับกับความต้องการ กระทรวงคมนาคมจึงริเริ่มให้มีการศึกษาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสม นำไปสู่การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ชัดเจนในอนาคตต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (๒๕๖๐-๒๕๖๙) และตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยเชื่อมโยงทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ ให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศ และรองรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงระดับประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างเป็นระบบ

๒.๒ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๙ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ๕ ด้านที่สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) การพัฒนาธุรกิจสายการบิน (Airline Industry) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Airspace Management System) การปฏิรูประบบกฎหมายและการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (Legal and regulation reform) รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (Aviation Human Resources) ให้เพียงพอกับความต้องการของกิจการอุตสาหกรรมการบินของไทย

๓. ขอบเขตการศึกษา

การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) มีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

๓.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) และตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศของไทย

๓.๑.๑ ศึกษา รวบรวม ทบทวนข้อมูล สำหรับใช้ในการวิเคราะห์กำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของไทย อย่างน้อยครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

๑) นโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย เช่น นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๔ บทบาทและแผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคในความรับผิดชอบของ ทย. และ ทอท. แผนแม่บทการพัฒนาทางอากาศของไทย เป็นต้น

๒) นโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศขององค์การระหว่างประเทศ เช่น ICAO และ IATA รวมทั้งกรณีศึกษาของประเทศชั้นนำในด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น สหรัฐอเมริกา และ สหภาพยุโรป เป็นต้น

๓) ปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ เช่น ภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตในอนาคตของไทยและประเทศที่มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจของโลก รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นต้น

๓.๑.๒ ศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก สถานะการแข่งขัน ตลอดจนสภาพปัญหาของการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และความท้าทายในการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันและในอนาคต โดยครอบคลุมอย่างน้อยประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

๑) ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก ระดับการแข่งขัน (Competition Environment) โดยครอบคลุมการวิเคราะห์เพื่อระบุคู่แข่งที่สำคัญ (Competitor Analysis) การวิเคราะห์ระดับขีดความสามารถในการดำเนินงาน/แข่งขัน/อัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ และภาษีสนามบิน เปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญ (Comparative Competitiveness Analysis) ครอบคลุมประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานและการบริหารจัดการ การดำเนินธุรกิจการบิน การใช้ประโยชน์ทางอากาศ ข้อกฎหมาย บุคลากร เป็นต้น

๒) ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันและทิศทางการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

๓.๑.๓ ศึกษา วิเคราะห์สถานการณ์ ตลอดจนสภาพปัญหา การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตและการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทางอากาศของประเทศและภูมิภาค รวมทั้งการวิเคราะห์การอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลง (Sensitivity Analysis) ของปริมาณการขนส่งทางอากาศในระยะเวลา ๑๐ ปี ในเส้นทางการบินในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

- ๑) จำนวนผู้โดยสาร สินค้า เทียบบินหรือการจราจรทางอากาศ
- ๒) จำนวนและประเภทอากาศยาน จำนวนที่นั่งและระวางบรรทุกสินค้า
- ๓) ชีตความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร สินค้าและเทียบบินของโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการการขนส่งทางอากาศ
- ๔) บทบาทของท่าอากาศยานทั้งหมดของประเทศไทย (Airport Positioning)
- ๕) ความสะดวกและระยะเวลาในการเชื่อมต่อเทียบบิน (Minimum Connecting Time-MCT)

๓.๑.๔ ศึกษา วิเคราะห์เปรียบเทียบความเพียงพอของขีดความสามารถโครงสร้างพื้นฐานและ การให้บริการที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต กับการคาดการณ์ความต้องการการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ เพื่อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่เหมาะสม

๓.๑.๕ กำหนดนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) และตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศของไทย โดยครอบคลุม การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ๕ ด้าน ประกอบด้วย การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) และการกำหนดบทบาทท่าอากาศยาน (Airport Positioning) การพัฒนารัฐกิจสายการบิน (Airline Industry) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System) การปฏิรูประบบกฎหมาย และการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (Legal and regulation reform) รวมทั้งการผลิตและพัฒนา บุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (Aviation Human Resources) ให้เพียงพอรองรับกับความต้องการ

๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๙)

การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๙ ซึ่งครอบคลุม ยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ๕ ด้าน โดยระบุเป้าหมาย กลยุทธ์ กิจกรรม แผนงาน/โครงการ บประมาณ รวมทั้งการติดตามประเมินผล และหน่วยงานรับผิดชอบ เพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาและ การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ดังนี้

๓.๒.๑ ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย

๑) ศึกษา วิเคราะห์ จัดกลุ่มและกำหนดบทบาทที่เหมาะสมของท่าอากาศยานไทย ทั้งหมดที่มีอยู่ในความรับผิดชอบของภาครัฐและเอกชน เพื่อเสนอแนะทิศทางการพัฒนา ตลอดจน ความจำเป็นในการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ รวมทั้งการกำหนดจุดที่ตั้งที่เหมาะสม เพื่อรองรับความต้องการ การเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในอนาคตอย่างเป็นระบบ ให้ประเทศไทยได้เปรียบเชิงการแข่งขัน ในการขนส่งทางอากาศ

๒) ศึกษา วิเคราะห์แนวทางการพัฒนาเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระบบท่าอากาศยาน ด้วยกันเองและกับระบบการขนส่งอื่นและการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยานแต่ละแห่งกับ การขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ เพื่อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการการเชื่อมต่อ การเดินทางที่เหมาะสม

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคที่สามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ใช้เวลาในการต่อเที่ยวบินสั้นที่สุด สามารถแข่งขันได้กับท่าอากาศยานชั้นนำ เช่น สิงคโปร์ มินนิค และดูไบ

๔) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (National Strategic Plan for Airport System) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) ให้ครอบคลุมทิศทางและแนวทางการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานแต่ละแห่ง การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม การบริหารจัดการท่าอากาศยาน และการใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศยานของไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานหลักเป็น Airport Corridor ที่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองหรือแหล่งธุรกิจการค้า ซึ่งเหนี่ยวนำให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่อย่างมีศักยภาพ

๓.๒.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจการบิน

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์โครงสร้างทางธุรกิจการบิน โครงสร้างตลาดของแต่ละกลุ่มลูกค้า สภาพปัญหาการพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศไทยในปัจจุบัน ทั้งสายการบิน อุตสาหกรรมการผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ตลอดจนลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มประเภทอุตสาหกรรม/กิจกรรม โครงสร้างและการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจการบิน และอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง

๒) เสนอแนะทิศทางและแนวทางการพัฒนาธุรกิจการบินและ/หรือการเสนอแนะการกำหนดโครงสร้างตลาดของธุรกิจการบินที่เหมาะสม สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมทั้งการขยายฝูงบินของสายการบินหลัก จำนวนและขนาดของอากาศยานแต่ละแบบ ความจำเป็นในการเพิ่มหรือลดจำนวนสายการบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางและขนาดของตลาด การควบรวมกิจการ สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินของไทย ตลอดจนการกำหนดทิศทางและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน และแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจการบิน (National Strategic Plan for Airline Industry) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) ให้ครอบคลุมการพัฒนาสายการบิน อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องอื่น สอดคล้องอย่างบูรณาการกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยานไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ปริมาณการจราจรทางอากาศ ปริมาณความต้องการการเดินทางในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต สอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัด ปัญหา อุปสรรค และขีดความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศไทยเพื่อการบริหารจราจรทางอากาศ

๒) เสนอแนะแนวทางการพัฒนา การกำหนดโครงสร้าง และระเบียบปฏิบัติในการใช้ห้วงอากาศของไทย ตลอดจนแนวทางการใช้ประโยชน์ร่วมกันอย่างสมดุลและคล่องตัวระหว่างทหารและพลเรือน เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทั้งทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศหรือการบริการการเดินทางอากาศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การระหว่างประเทศ

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารการจราจรทางอากาศ (National Strategic Plan for Air Traffic Management System) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) ให้ครอบคลุมการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ทางอากาศที่เป็นทรัพยากรของชาติที่มีจำกัด รวมถึงให้บริการการเดินอากาศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สอดคล้องอย่างบูรณาการกับการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและการพัฒนาธุรกิจการบินเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๔ ยุทธศาสตร์การปฏิรูประบบกฎหมายและการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อตกลง ข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศที่เป็นปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย รวมทั้งศึกษาทบทวนโครงสร้างการกำกับดูแล โดยเปรียบเทียบเป็นกรณีศึกษากับต่างประเทศที่มีโครงสร้างกำกับดูแลที่ดี

๒) เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปฏิรูปข้อกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดข้อกฎหมาย กฎ ระเบียบ วิธีปฏิบัติที่เหมาะสม และการเสนอแนะรูปแบบการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศที่เหมาะสม ให้สามารถลดข้อจำกัด อุปสรรค ตลอดจนเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมขีดความสามารถของกิจการการขนส่งทางอากาศของไทย พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานการบินของประเทศให้แข่งขันได้ในภูมิภาค

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การปฏิรูประบบกฎหมายและการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (National Strategic Plan for Legal and regulation reform) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) ให้ครอบคลุมการปรับปรุง แก้ไข การปฏิรูป กฎหมาย กฎ ระเบียบ ตลอดจนกำหนดรูปแบบโครงสร้างการกำกับดูแล สอดคล้องอย่างบูรณาการและเอื้ออำนวยให้เกิดการส่งเสริมการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน การพัฒนาธุรกิจการบิน และการพัฒนาการใช้ประโยชน์ทางอากาศของไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ สภาพปัญหา ข้อจำกัด อุปสรรค และศักยภาพของสถาบันการศึกษาที่ผลิตบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศทั้งของรัฐและเอกชน รวมทั้งคาดการณ์ความต้องการของบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศของไทยและของภูมิภาคในอนาคต

๒) เสนอแนะแนวทางการผลิตและการพัฒนาบุคลากรให้มีจำนวนเพียงพอและมีศักยภาพ มีความรู้ความสามารถ สนองตอบต่อความต้องการและแนวโน้มการเติบโตของกิจการขนส่งทางอากาศในอนาคต

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (National Strategic Plan for Aviation Human Resources) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) ให้ครอบคลุมแนวโน้มความต้องการในอนาคตทั้งในระดับประเทศและในภูมิภาค เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน การพัฒนาธุรกิจการบิน และการพัฒนาการใช้ประโยชน์ทางอากาศของไทย ให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๔. หน่วยงานรับผิดชอบ

กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๕. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๑๕ เดือน

๖. งบประมาณที่ใช้ดำเนินงาน

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๖.๐๐๐ ล้านบาท (สี่สิบหกล้านบาทถ้วน)

ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๒๑.๓๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๔.๗๐๐ ล้านบาท

จะก่อกำหนดผู้กักตุนได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

๗. คุณสมบัติที่ปรึกษาและบุคลากร

๗.๑ ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับดำเนินงานโครงการ จะต้องเป็นที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศอย่างแท้จริง โดยอาจมีที่ปรึกษาชาวต่างประเทศร่วมด้วยเท่าที่จำเป็นในการดำเนินการตามขอบเขตของการดำเนินงาน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ทางวิชาชีพเป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาให้บริการในโครงการนี้ อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

- ๑) ผู้จัดการโครงการ
- ๒) รองผู้จัดการโครงการ
- ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ
- ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน
- ๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบท่าอากาศยาน
- ๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมสายการบิน
- ๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการจราจรทางอากาศ
- ๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่งทางอากาศ
- ๙) ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ
- ๑๐) ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาบุคลากรการขนส่งทางอากาศ
- ๑๑) ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมอากาศยานและระบบขนส่งโลจิสติกส์
- ๑๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาดธุรกิจการบินและระบบสนับสนุนภาคพื้น
- ๑๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภาครัฐและนโยบายสาธารณะ
- ๑๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าการลงทุนและบริการท่องเที่ยว
- ๑๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ
- ๑๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอเพื่อให้การดำเนินงานโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานเต็มเวลาในเวลาเดียวกัน

๗.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทยหรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานเป็นประจำหรือเป็นระยะๆ ตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๗.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในครั้งนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ

๗.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๗.๖ ห้ามมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคลากรหลักตลอดระยะเวลาสัญญาในการเป็นที่ปรึกษา เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็น ซึ่งที่ปรึกษาจะต้องหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม และได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๘. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๘.๑ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตน และจัดหาเจ้าหน้าที่/อุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อให้ทำงานเป็นไปตามข้อกำหนดโครงการ และพันธะตามสัญญาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการโดยจะต้องให้ความรู้ ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด สอดคล้องและเหมาะสมตามมาตรฐานสากล ตลอดระยะเวลาของโครงการ การเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักในช่วงเวลาดำเนินการของสัญญาโครงการนี้ที่ปรึกษาต้องแจ้งให้ สนข. ทราบล่วงหน้าและจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สนข. ก่อน

๘.๒ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามการเข้ามาตราฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้ไขเป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีในการพัฒนาที่เหมาะสมแก่ สนข.

๘.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ โดยข้อมูลดังกล่าวต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับข้อมูลหากพบว่าการผิดพลาดของที่ปรึกษา

๘.๔ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับของรายงานข้อมูล ตลอดจนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข. กระทรวงคมนาคม ข้อมูลและเอกสารต้นฉบับต่างๆ ต้องถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย

๘.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านเทคนิคและปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ อาจมีการให้คำปรึกษาดังกล่าวให้เป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๙. ระยะเวลาการส่งมอบผลงานของที่ปรึกษา

การปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือตั้งแต่วันที่ สนข. ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) โดยมีกำหนดการจัดส่งรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อ สนข. ดังนี้

๙.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๒ ภายในเดือนที่ ๓ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๓ ภายในเดือนที่ ๕ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๔ ภายในเดือนที่ ๘ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๕ ภายในเดือนที่ ๑๐ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report III) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖ ภายในเดือนที่ ๑๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๙.๖.๑ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖.๒ ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๗ ภายในเดือนที่ ๑๕ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๙.๗.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด และภาษาอังกฤษ ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด และภาษาอังกฤษ ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๓ แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙) จำนวน ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๔ รายงานและแผนงาน และไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๐๐ ชุด และบันทึกใน Portable Hard Disk จำนวน ๕ ชุด

๙.๘ สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

๙.๘.๑ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการศึกษา และข้อเสนอแนะของโครงการไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ชุด

๙.๘.๒ วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษาจำนวนไม่น้อยกว่า ๑ เรื่อง เรื่องละไม่น้อยกว่า ๑๐ ชุด

๑๐. การจัดสัมมนาและฝึกอบรม

ที่ปรึกษาจะต้องจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสมตามแนวทาง ดังนี้

๑๐.๑ จัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โดยมีกลุ่มเป้าหมายตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๒๐ คน เพื่อสอบถามแนวคิดเบื้องต้นของการจัดทำแผนแม่บท และความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ กำหนดจัดภายใน ๔๕ วัน หลังจากรายงานชั้นกลาง (Interim Report) ได้รับความเห็นชอบ

๑๐.๒ จัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นในลักษณะ Focus Group ต่อแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๕ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน ตามกรอบระยะเวลาดำเนินงานที่เหมาะสม

๑๐.๓ จัดประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย กลุ่มเป้าหมายเป็นตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ไม่น้อยกว่า ๑๒๐ คน กำหนดจัดภายใน ๓๐ วัน หลังจากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ได้รับความเห็นชอบ

๑๐.๔ การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ อย่างซ้ำ ภายในเดือนที่ ๑๔ ไม่น้อยกว่า ๒ หลักสูตร (หัวข้อเรื่อง) หลักสูตรละประมาณ ๕๐ คน

ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดพิธีการ เอกสารประกอบการสัมมนา รวมทั้งเอกสาร การฝึกอบรมทั้งหมด จัดส่งให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา และเมื่อการสัมมนาในแต่ละครั้งเสร็จสิ้นลง ที่ปรึกษาจะต้อง จัดทำเอกสารสรุปผลการสัมมนา จำนวน ๒๐ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน นับจากการสัมมนา

๑๑. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษา ตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำกับ การดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๒. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

๑๒.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดง บัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่าย ของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๒.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement: e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ กรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือก ให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้ง ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อ กรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ปปช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคล หรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๒.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExportExcelForm/....> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษา ที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวง คมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๓. ข้อสงวนสิทธิ์

๑๓.๑ สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๑๓.๒ ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างในครั้งนี้ และจะก่อกำหนดผู้พ้นได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

๒ กันยายน ๒๕๕๙