

คณะกรรมการระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (Baggage Committee)

ครั้งที่ 3/2569

วันพฤหัสบดีที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2569 เวลา 13:30 น.

ณ ห้องประชุม AOB1 และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Webex

กรรมการที่มาประชุม

- | | | |
|--------------------|----------------|--|
| 1. นางกรรณิการ์ | เปรมประเสริฐ | รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สายปฏิบัติการ 2) (ประธานฯ) |
| 2. นางสาวรุ่งนภา | สุชาบูรณ์ | แทนผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (กรรมการ) |
| 3. นางสาวนาถวัฒน์ | สิริธรรมสกุล | แทนผู้อำนวยการฝ่ายระบบสารสนเทศ (กรรมการ) |
| 4. นายนิรุทธิ์ | พัฒนะอานนท์ | ผู้อำนวยการฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการ) |
| 5. นายมนตรี | กรศรี | แทนผู้อำนวยการฝ่ายการท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการ) |
| 6. นางจิราภรณ์ | วงศ์ตาหล้า | แทนผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการ) |
| 7. นายณัฐพล | พรหมพูล | แทนผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการ) |
| 8. นายวิวิทย์ | เอกชีวะเศรษฐ์ | รองผู้อำนวยการฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการ) |
| 9. นางสาวชนิดาภรณ์ | ยิ่งเฮงพูลศิริ | ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ (กรรมการ) |
| 10. นายณัฐชัย | มุสิกกุล | ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (กรรมการ) |
| 11. นายนพดล | กลับมั่งมี | ผู้แทนบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (กรรมการ) |
| 12. นายกฤษฎา | สระคำ | ผู้แทนบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (กรรมการ) |
| 13. นางสาวณัฐกมล | สุรชิต | ผู้แทนบริษัท ไทย เวียดนามแอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด (กรรมการ) |
| 14. นางสาวสมหญิง | สุดกล้า | ผู้แทนบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด (กรรมการ) |
| 15. นายงามศักดิ์ | งามดี | ผู้แทนบริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด (กรรมการ) |
| 16. นายเต็ม | ชัยภูมิ | ผู้อำนวยการส่วนวิชาการและควบคุมคุณภาพ ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการและเลขานุการ) |
| 17. นายณรินทร์ชัย | เพียรสุขมณี | ผู้อำนวยการส่วนบำรุงรักษาระบบลำเลียงสัมภาระ ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) |
| 18. นายสุภาภย์ | เทศน์ธรรม | ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการระบบลำเลียงสัมภาระ ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) |

กรรมการที่ไม่มาประชุม

- | | |
|--|-----------|
| 1. รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สายบำรุงรักษา) | ติดภารกิจ |
| 2. รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สายปฏิบัติการ 1) | ติดภารกิจ |
| 3. ผู้แทนบริษัท ลูฟท์ฮันซ่า เซอร์วิสেস (ไทยแลนด์) จำกัด | ติดภารกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. นายสมเกียรติ ไหลน้ำเจริญ | ฝ่ายสิ่งแวดล้อม |
| 2. นายณรงค์ฤทธิ์ ชัยสายัน | ฝ่ายสนามบินและอาคาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 3. นายวัชรพันธ์ แสงท้าว | ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 4. นางสาวรุ่งนภา เรืองอ่อน | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 5. นางเบญจมาศ เนียมปาน | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 6. นายจันทร์พร กาสินพิลา | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 7. พ.อ.ต.ธรรมรัตน์ เปตะคุ | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 8. นายจักรพงษ์ พงษ์จินดา | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 9. นางสาวชลธิชา เพรศพริ่ง | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 10. นายเกรียงไกร แก้วเก็บ | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 11. จ.ส.อ.ชัยวุฒิ นามวงศ์ | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 12. นางสาวเมธาพร พิมมานนท์ | ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 13. นายนิติพันธ์ จันทิวา | ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 14. นายประภากร ปิลวี | ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 15. นางสาวเนตรชนก ชังคะสุวรรณ | ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 16. นางสาวธรรนรัชต์ วสุสีหพันธ์ | ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 17. นางสาวนิรมล อวยพร | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 18. นายวณัฐพล เจริญศิริ | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 19. นางสาวศรราวณี ตีมาก | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 20. นายอรรถกร วังนาค | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 21. นางสาวชนาภา ตริยทิพย์รัตน์ | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 22. นางจุฑามาศ กระจ่างทิพย์ | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 23. นายมารุต เสมารัตน์ | ฝ่ายบริการลูกค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 24. นางสาวนฤมล รูปขจร | ฝ่ายมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 25. นางสาวนිරนาท เอมะสุวรรณ | ฝ่ายมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| 26. นายธน สรรพदानนท์ | ฝ่ายผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |

27.	นางสาวนภาพร	วิชาการ	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
28.	นายนที	สิริเจริญสุข	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
29.	นายปกาวิน	วัฒนธัญญการ	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
30.	นายคมชาญ	เจื้อจ้อย	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
31.	นายมานพ	แก้วสระแสน	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
32.	นางสาวนัจพร	เพ็ญพูน	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
33.	นายอรธฤตม์	ฉลาดปฐุ	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
34.	นางสาวสุรัมภา	ศุขสาตร	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
35.	นางสาวอาทิมา	คำมี	ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
36.	นายฉัตรชัย	ภูสุวรรณ	คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ
37.	นายวัลลภ	อนุสรวงศ์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
38.	นายเอก	คชเสนี	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
39.	นางสาวคณิกา	มนทสิทธิ์	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
40.	นางสาวปณยาพร	ลมลอย	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
41.	นางสาวปิยนุช	สุขะ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
42.	นายธนวัฒน์	ลิ้มธเรเบญจพล	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
43.	นายประวิทย์	วรพรม	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
44.	นายปรีดา	นุ่มนวล	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
45.	นางสาวอัจฉริยา	โพธิ์กระสังข์	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
46.	นายพิรพงษ์	ผลาชีวะ	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
47.	นายพิชิต	สิบศิริ	บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด
48.	นางสาวกิตติวรรณ	บุญญารักษ์	บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด
49.	นายสยาม	ศรสูงเนิน	บริษัท ซีตาร์ - พีเทรียส จอยท์เวนเจอร์ จำกัด
50.	นายพิสิษฐ์	ไชยศรีสมุทร	บริษัท ล็อกซเลย์ อีโวลูชั่น เทคโนโลยี จำกัด
51.	นายทรงกฤต	ผลแสนท์	บริษัท ล็อกซเลย์ อีโวลูชั่น เทคโนโลยี จำกัด
52.	นางสาวณัฐชยาณ์	ศิริวิทย์	บริษัท ล็อกซเลย์ อีโวลูชั่น เทคโนโลยี จำกัด

เจ้าหน้าที่การประชุม (ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ)

1.	นายภักภณ	ดำรงศักดิ์	เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการท่าอากาศยานอ่าวโส
2.	นางสาวภรณ์กร	เจริญภามิน	เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการท่าอากาศยานอ่าวโส
3.	นางสาวอริสรา	นิรามัย	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ระบบงานคอมพิวเตอร์อ่าวโส
4.	นายปุ่นณชัย	รัตนโชติ	วิศวกรอ่าวโส
5.	นายธนภัทร	เตียสุวรรณ	วิศวกร

เริ่มการประชุมเวลา 13:30 น.

วาระที่ 1 เรื่อง ประธาน ฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบ

-ไม่มี-

วาระที่ 2 เรื่อง รับรองรายงานการประชุม

นายเต็ม ชัยภูมิ ขอให้ที่ประชุมฯ พิจารณารับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (Baggage Committee) ณ ทสภ.ครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (Baggage Committee) ณ ทสภ.ครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันอังคารที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

วาระที่ 3 เรื่อง เพื่อทราบ

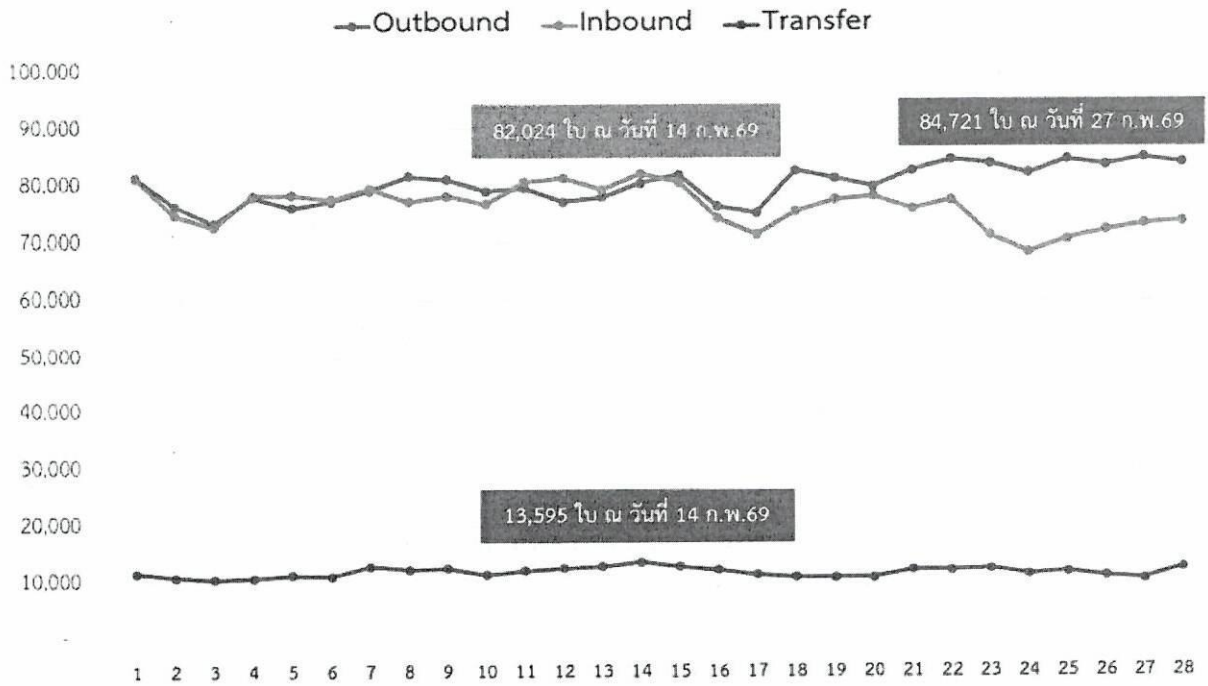
3.1 เรื่อง สถิติปริมาณกระเป๋าสัมภาระที่อาคาร MTB, อาคาร TBT และอาคาร SAT-1 (ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569)

นายธนภัทร เตียสุวรรณ ผลส.ทสภ.ขอรายงานสถิติปริมาณกระเป๋าสัมภาระประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ดังนี้

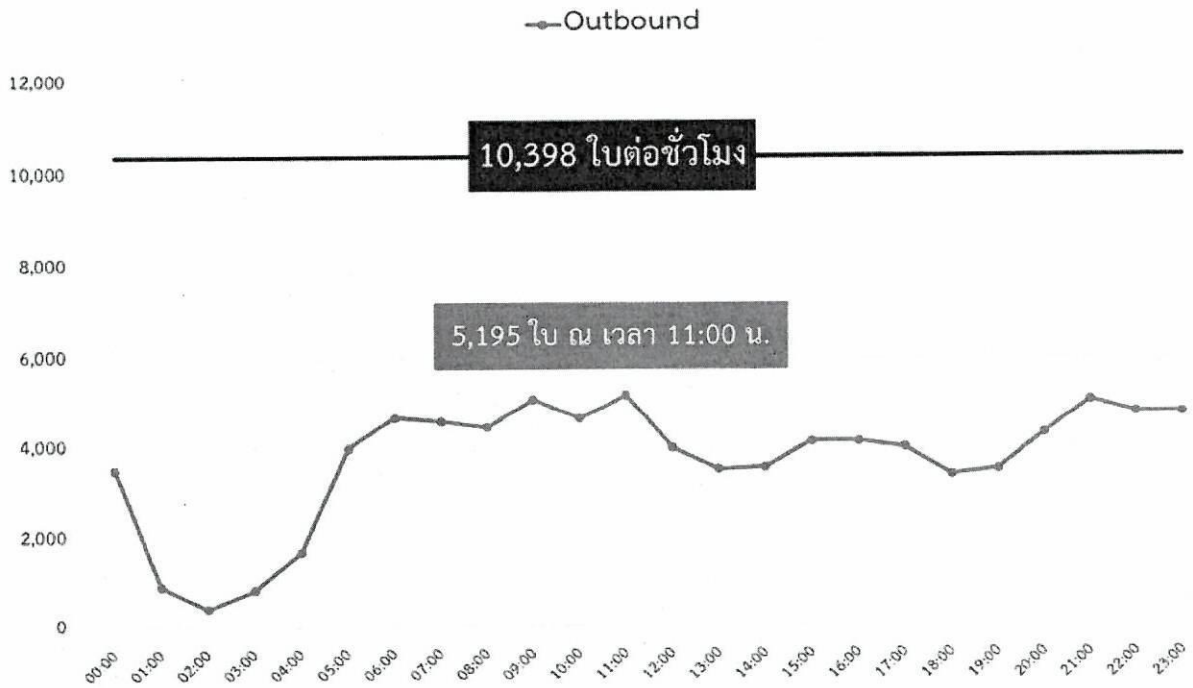
สถิติปริมาณกระเป๋าสัมภาระ ณ ทสภ. ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569

ปริมาณกระเป๋าสัมภาระ

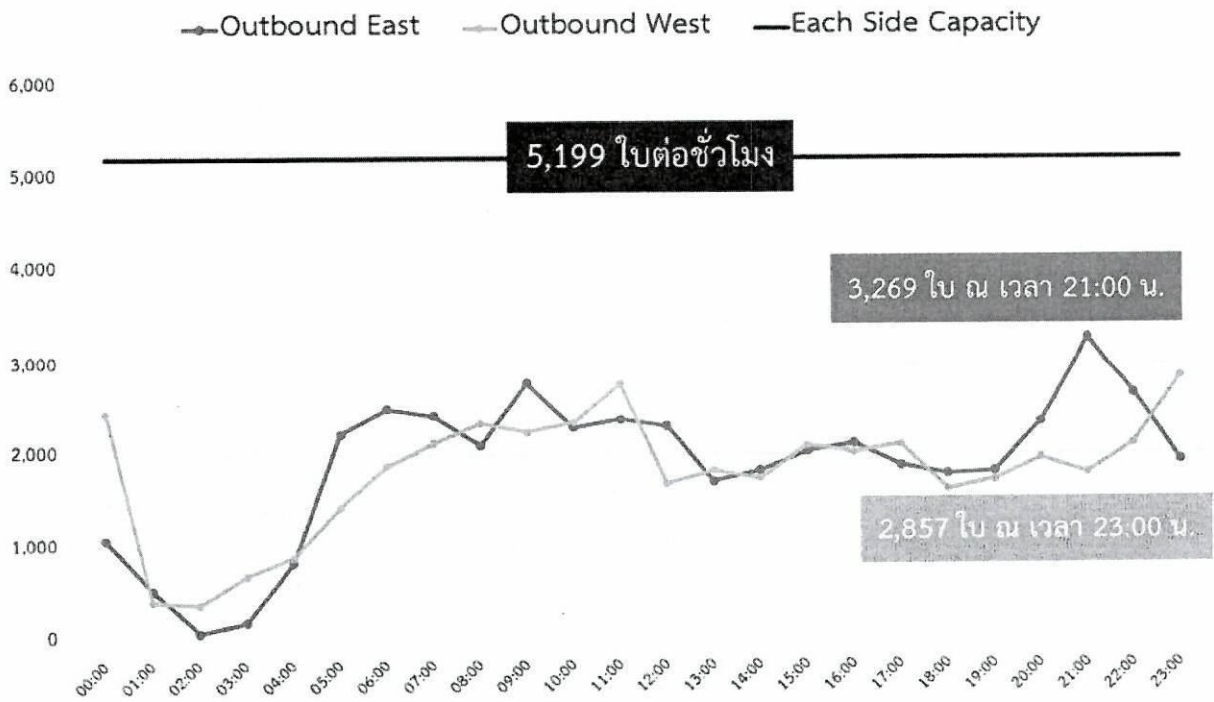
ปริมาณกระเป๋าสัมภาระ เดือน กุมภาพันธ์ 2569	จำนวน	4,712,914 ใบ		
กระเป๋าสัมภาระขาออกรวม	จำนวน	2,245,264 ใบ		
กระเป๋าสัมภาระขาออก ณ อาคาร MTB	จำนวน	1,615,013 ใบ	คิดเป็น	71.93%
กระเป๋าสัมภาระขาออก ณ อาคาร SAT-1	จำนวน	532,405 ใบ	คิดเป็น	23.71%
กระเป๋าสัมภาระขาออกเกินพิกัด ณ อาคาร MTB	จำนวน	80,173 ใบ	คิดเป็น	3.57%
กระเป๋าสัมภาระขาออกเกินพิกัด ณ อาคาร SAT-1	จำนวน	17,673 ใบ	คิดเป็น	0.79%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินรวม	จำนวน	329,677 ใบ		
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินผ่าน Tx Line ณ อาคาร MTB	จำนวน	18,464 ใบ	คิดเป็น	5.60%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินผ่าน Tx Line ณ อาคาร TBT	จำนวน	300,433 ใบ	คิดเป็น	91.13%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินผ่าน Tx Line ณ อาคาร SAT-1	จำนวน	0 ใบ	คิดเป็น	0.00%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินเกินพิกัด ณ อาคาร MTB	จำนวน	10,780 ใบ	คิดเป็น	3.27%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินเกินพิกัด ณ อาคาร SAT-1	จำนวน	0 ใบ	คิดเป็น	0.00%
กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบิน Hot Transfer ณ อาคาร TBT	จำนวน	0 ใบ	คิดเป็น	0.00%
กระเป๋าสัมภาระขาเข้ารวม	จำนวน	2,137,973 ใบ		
กระเป๋าสัมภาระขาเข้าผ่านระบบสายพาน	จำนวน	2,117,401 ใบ	คิดเป็น	99.04%
กระเป๋าสัมภาระขาเข้าเกินพิกัด	จำนวน	20,572 ใบ	คิดเป็น	0.96%



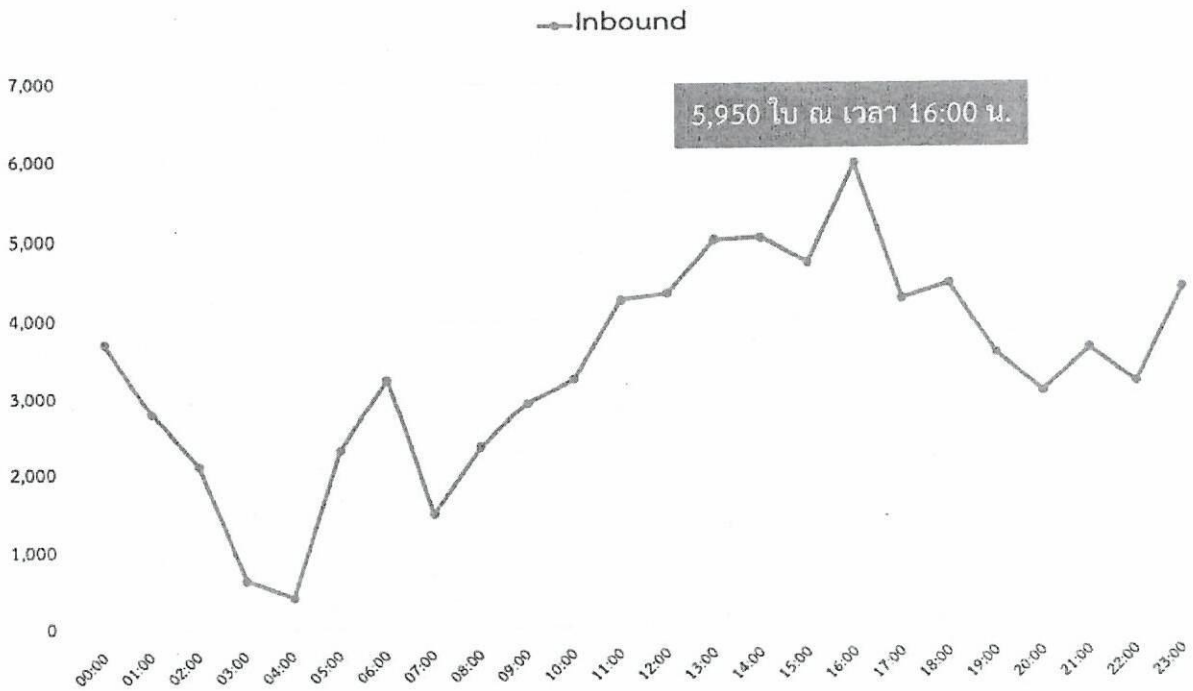
กราฟที่ 1 วันที่มีกระแสเข้าสัมภาระผ่านระบบสูงสุด ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569



กราฟที่ 2 ปริมาณกระแสเข้าสัมภาระขาออกที่ผ่านระบบรวมสูงสุด ณ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569



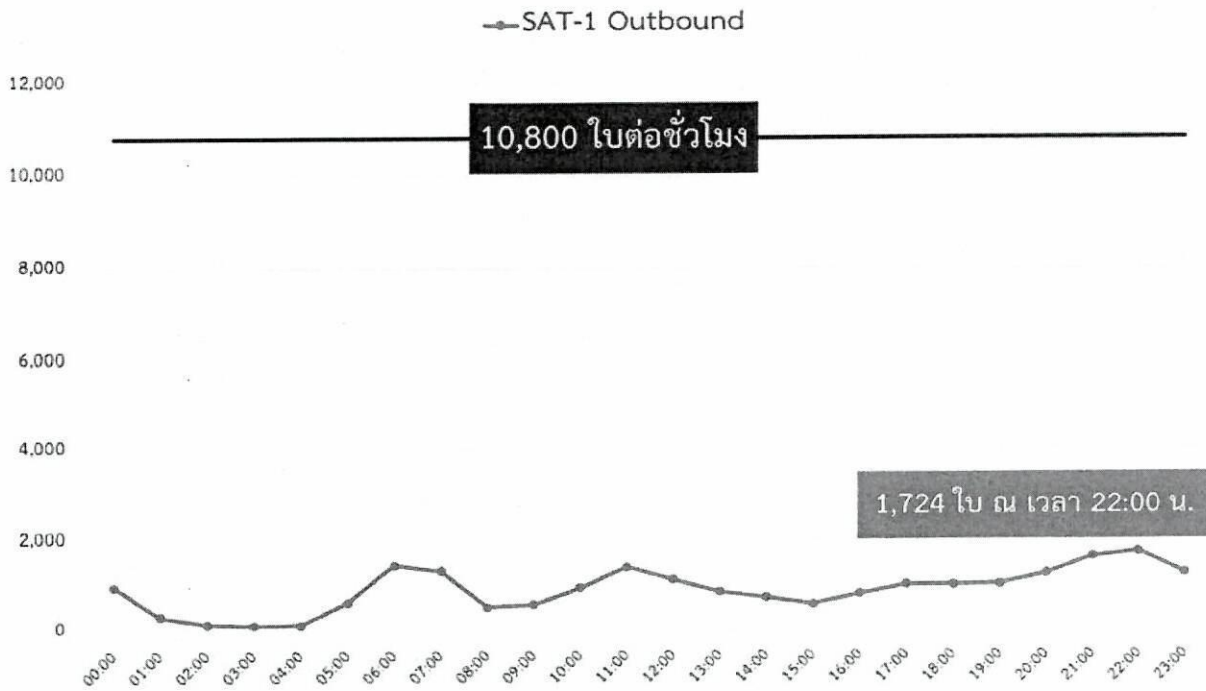
กราฟที่ 3 ปริมาณกระแสเป่าสัมภาระขาออกที่ผ่านระบบสูงสุดของแต่ละฝั่ง ณ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569



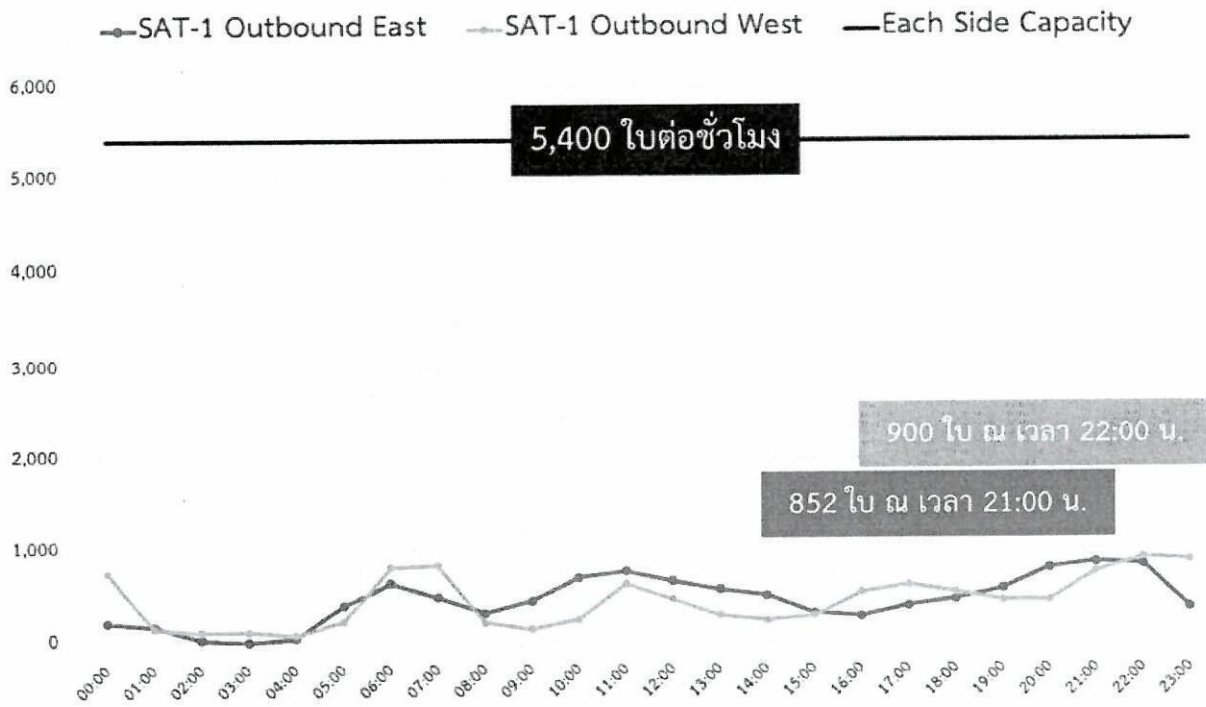
กราฟที่ 4 ปริมาณกระแสเป่าสัมภาระขาเข้าที่ผ่านระบบสูงสุด ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2569



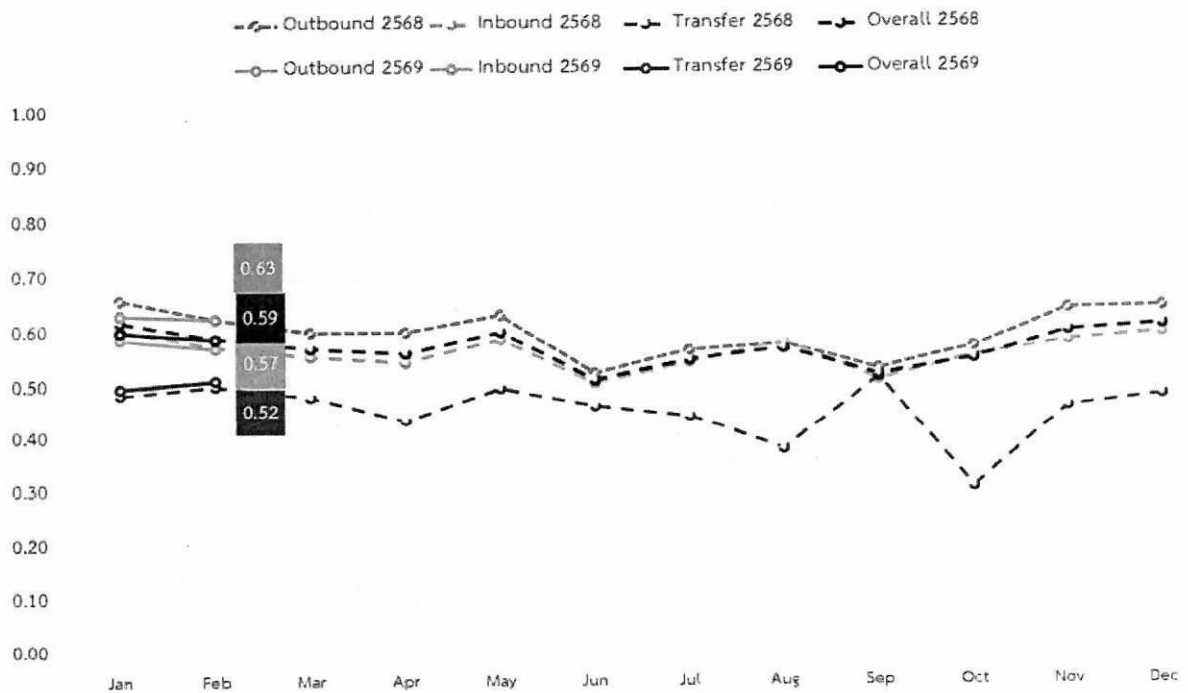
กราฟที่ 5 ปริมาณกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินที่ผ่านระบบสูงสุด ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2569



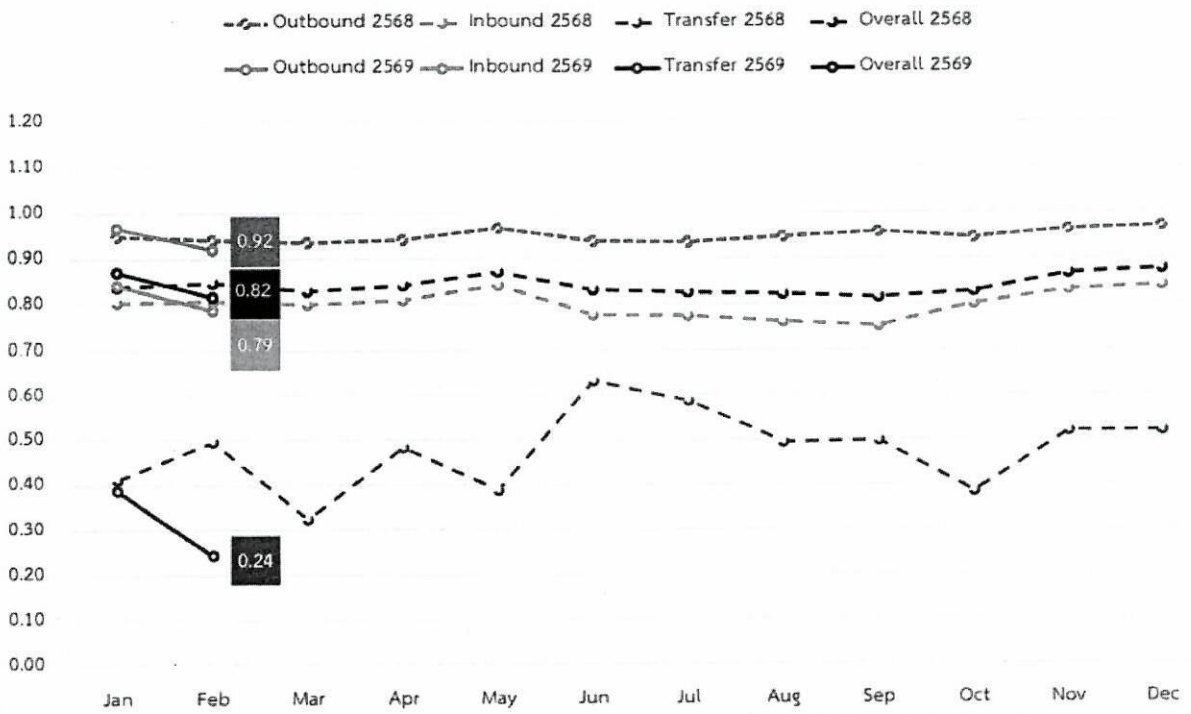
กราฟที่ 6 ปริมาณกระเป๋าสัมภาระขาออกอาคาร SAT-1 ที่ผ่านระบบรวมสูงสุด ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2569



กราฟที่ 7 ปริมาณกระแสเป่าสัมภาระขาออกอาคาร SAT-1 ที่ผ่านระบบสูงสุดของแต่ละฝั่ง ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2569



กราฟที่ 8 เปรียบเทียบจำนวนกระแสเป่าสัมภาระกับผู้โดยสาร (ภายในประเทศ) ระหว่างปี 2568-2569

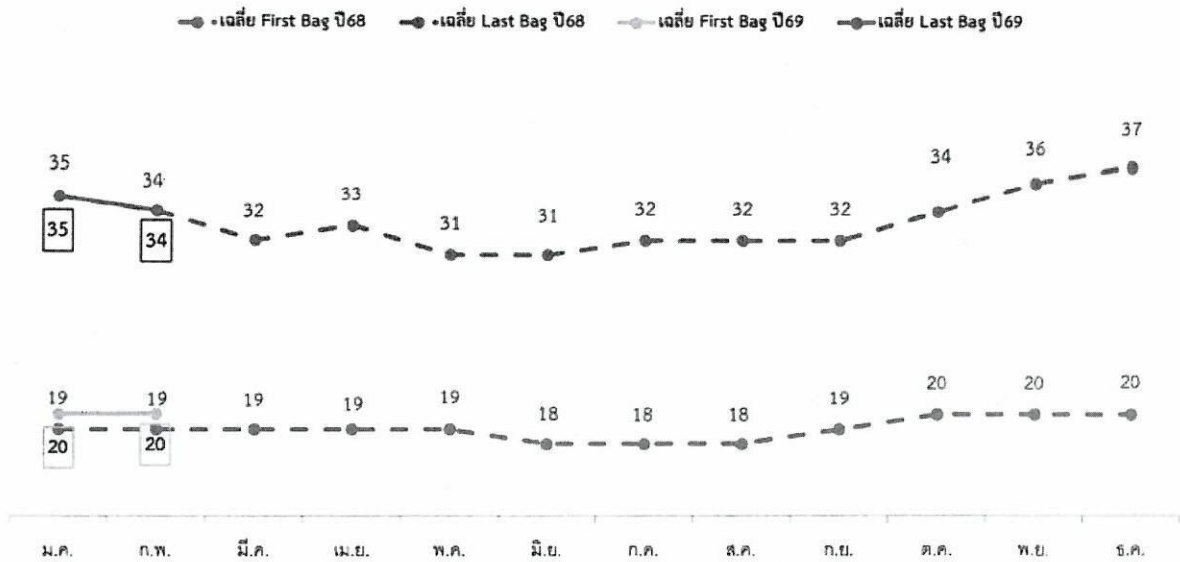


กราฟที่ 9 เปรียบเทียบจำนวนกระเป๋าสัมภาระกับผู้โดยสาร (ระหว่างประเทศ) ระหว่างปี 2568-2569

มิติที่ประชุม รับทราบ

3.2 เรื่อง สถิติระยะเวลาการลำเลียงกระเป๋าเข้า (On Block-First Bag & Last Bag)

นายธนภัทร เตียสุวรรณ ขอรายงานสถิติระยะเวลาการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระขาเข้า (On Block-First Bag & Last Bag) โดยมีรายละเอียด ดังนี้



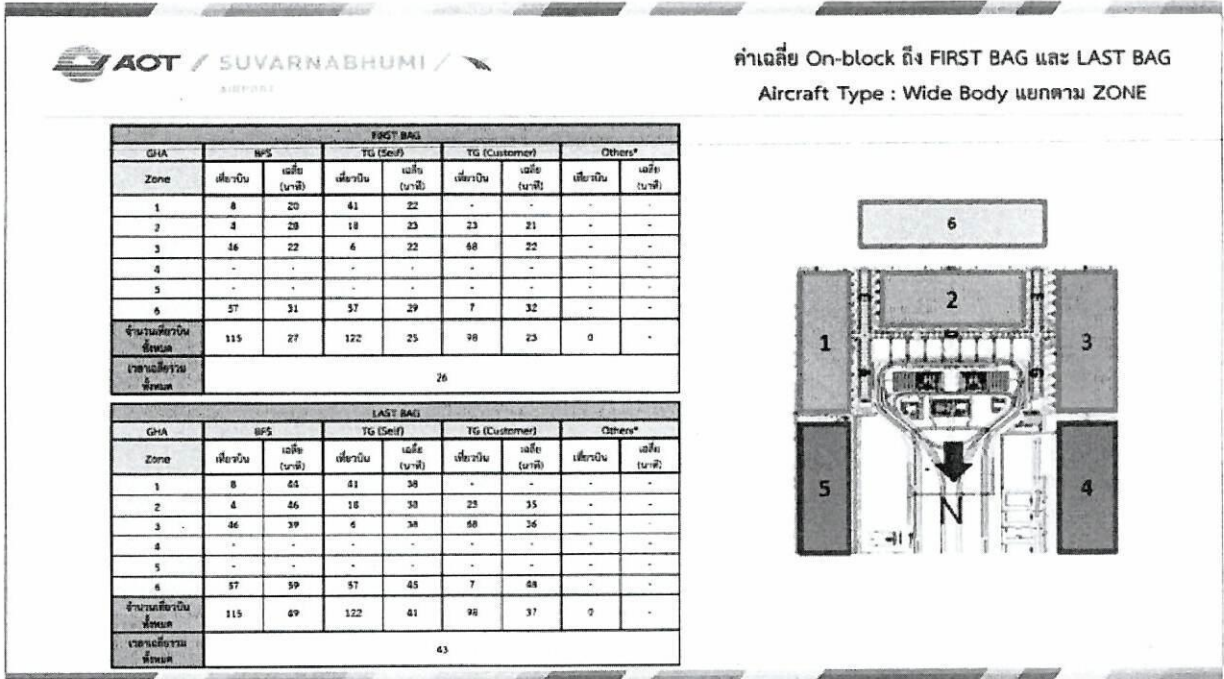
กราฟที่ 10 ระยะเวลาการลำเลียงกระเป๋าเข้า (On Block-First Bag & Last Bag)

ค่าเฉลี่ย On-block ถึง FIRST BAG และ LAST BAG
Aircraft Type : Narrow Body แยกตาม ZONE

Zone	FIRST BAG							
	BFS		TG (Self)		TG (Customer)		Others*	
	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)
1	1,066	15	1,730	17	390	20	1,243	15
2	430	15	453	18	761	20	228	16
3	2,189	17	61	19	2,206	20	45	17
4	3	17	-	-	-	-	0	-
5	811	14	68	17	8	31	653	18
6	922	28	885	27	257	28	723	21
จำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	5,421	18	3,197	20	3,622	21	2,892	17
เวลาเฉลี่ยรวมทั้งหมด	19							

Zone	LAST BAG							
	BFS		TG (Self)		TG (Customer)		Others*	
	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)	เที่ยวบิน	เฉลี่ย (นาที)
1	1,066	34	1,730	31	390	27	1,243	22
2	430	33	453	31	761	30	228	24
3	2,189	35	61	33	2,206	32	45	26
4	3	20	-	-	-	-	0	-
5	811	31	68	32	8	40	653	25
6	922	54	885	42	257	45	723	31
จำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	5,421	37	3,197	34	3,622	32	2,892	25
เวลาเฉลี่ยรวมทั้งหมด	34							

รูปที่ 1 ค่าเฉลี่ย On-Block ถึง First Bag และ Last Bag ของอากาศยานชนิด Narrow Body แยกตาม Zone

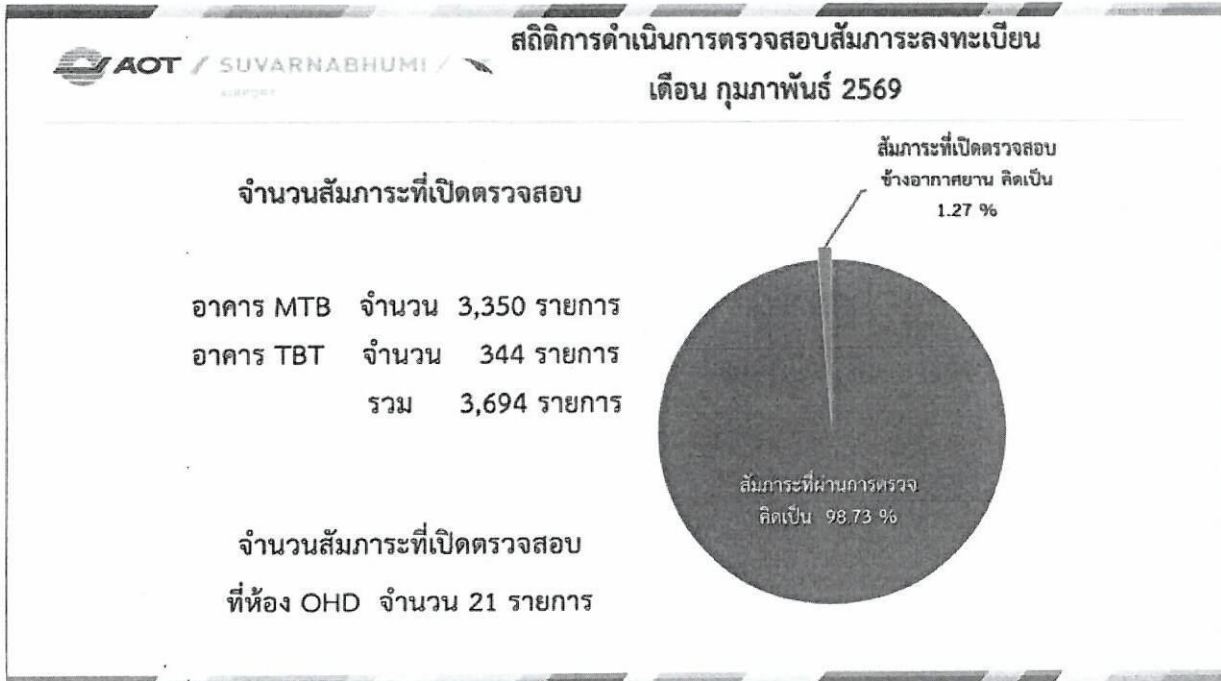


รูปที่ 2 ค่าเฉลี่ย On-Block ถึง First Bag และ Last Bag ของอากาศยานชนิด Wide Body แยกตาม Zone

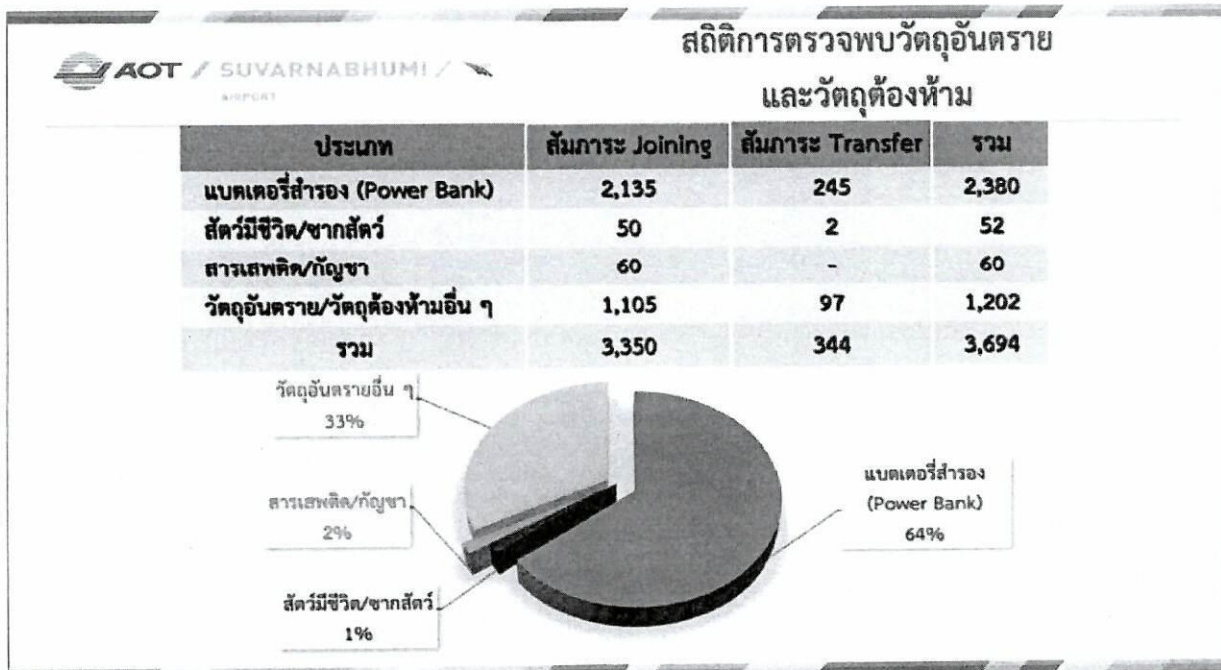
มติที่ประชุม รับทราบ

3.3 เรื่อง สถิติการดำเนินการตรวจสอบสัมภาระลงทะเลเบียนที่พบวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้าม

นางเบญจมาศ เนียมปาน ฝรภ.ทสภ.ขอรายงานสถิติการตรวจสอบสัมภาระลงทะเลเบียนที่พบว่าจะมีวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้าม สถิติการตรวจพบสมุนไพรรักษา (ช็อคอกกัญชา) และสถิติสายการบินที่ตรวจพบแบตเตอรี่สำรอง (Power Bank) มากที่สุดประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569 ดังนี้



รูปที่ 3 สถิติการดำเนินการตรวจสอบสัมภาระลงทะเลเบียน ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569



รูปที่ 4 สถิติการตรวจพบวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้าม ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569

 ตรวจพบสมุนไพรรักษา (กัญชา) จำนวน 60 รายการ					
สายการบิน	เที่ยวบิน	น้ำหนักรวม (กก.)	สายการบิน	เที่ยวบิน	น้ำหนักรวม (กก.)
6E	6E 1056	8	MU	MU 8352	16
AF	AF 199	23	QR	QR 827, QR 829, QR 835, QR 837, QR 839	354
AI	AI 2333	32	SQ	SQ 713	18
AZ	AZ 759	109	SV	SV 849	28
BR	BR 067	315	TG	TG 325, TG 337, TG 349, TG 910, TG 922, TG 930, TG 934, TG 970	187
CX	CX 702	33	UL	UL 403	13
DE	2365	54	VZ	VZ 760	6
EK	EK 373	18	WY	WY 816	39
ET	ET 609	70			
EY	EY 407, EY 421	55			
KU	KU 414	18			
LX	LX 181	89			
MH	MH 775	23			

น้ำหนักรวม 1,508 กก.

รูปที่ 5 การตรวจพบสมุนไพรรักษา (ช็อคอกกัญชา) เดือนกุมภาพันธ์ 2569

สายการบินที่มีจำนวน Power Bank สูงสุด 10 อันดับ ประจำเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569				
ลำดับ	สายการบิน	สัมภาระลงทะเบียน (ใบ)	จำนวน Power Bank (ชิ้น)	ร้อยละ
1	Air Austral [UU] (France)	4,380	20	0.4566%
2	Cambodia Airways [KR] (Cambodia)	1,221	5	0.4095%
3	Salam Air [OV] (Oman)	1,243	5	0.4023%
4	Centrum Air [C6] (Uzbekistan)	1,894	6	0.3168%
5	Kuwait Airways [KU] (Kuwait)	10,501	29	0.2762%
6	Arkia Israeli Airlines [IZ] (Israel)	2,259	6	0.2656%
7	Ethiopian Airlines [ET] (Ethiopia)	8,004	21	0.2624%
8	Air Cambodia [K6] (Cambodia)	3,589	8	0.2229%
9	ITA Airways [AZ] (Italy)	5,220	11	0.2107%
10	Turkish Airlines [TK] (Turkiye)	26,240	55	0.2096%

รูปที่ 6 สายการบิน 10 อันดับแรกที่มีจำนวน Power Bank สูงสุด ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569

นางสาวชนิภรณ์ ยิ่งเฮงพูลศิริ เนื่องจากใกล้เข้าสู่ช่วงเวลาเทศกาลสงกรานต์ คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพมีความกังวลเกี่ยวกับเหตุติดขัดที่เกิดขึ้นกับระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระทั้งที่มาจากสาเหตุที่มีกระเป๋าสัมภาระเข้าห้อง BIR เป็นจำนวนมาก ซึ่งแปรผันตรงกับจำนวนกระเป๋าสัมภาระที่เพิ่มขึ้นอยู่แล้ว และสาเหตุที่เกิดจากการระบายกระเป๋าสัมภาระภายในระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระไม่ทัน ทำให้เกิดการติดขัดสะสมของกระเป๋าสัมภาระไปถึงบริเวณเคาน์เตอร์เช็คอินนั้น ก่อนหน้านั้น ทสภ.เคยให้การสนับสนุนเจ้าหน้าที่สำหรับขนย้ายกระเป๋าสัมภาระไปลำเลียงที่ลิฟต์ OOG แต่ได้ข้อมูลมาจากเจ้าหน้าที่ที่มาช่วยสนับสนุนนั้นไม่มีความรู้ ความเข้าใจ ในการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระที่ถูกต้อง ทำให้การปฏิบัติงานของสายการบินและบริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นไม่สะดวก ขอสอบถามว่า ทสภ.มีการวางแผนรับมืออย่างไร

นายสุภาภรณ์...

นายสุวภาคย์ เทศน์ธรรม ผลส.ทสภ.ได้จัดการประชุมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว และได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติดังนี้

1. ผลส.ทสภ.ได้กำชับให้ทุกๆ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานในห้อง BIR ร่วมมือกันระบายนกระเป่าสัมภาระเมื่อมีแนวโน้มที่จำนวนกระเป่าสัมภาระสูงขึ้น

2. ผลส.ทสภ.ได้กำชับให้ทุกๆ หน่วยงานร่วมมือกันในการอำนวยความสะดวกด้านการขนย้ายกระเป่าสัมภาระจากลิฟต์ OOG ไปที่ OOG Station ในกรณีที่เป็นกระเป่าสัมภาระที่ต้องลำเลียงไปที่อาคาร SAT-1

3. ขอให้สายการบินให้ความร่วมมือในการพิจารณาแจ้งให้ผู้โดยสารนำกระเป่าสัมภาระไปลำเลียงที่ลิฟต์ OOG เมื่อสังเกตเห็นว่ามีจำนวนกระเป่าสัมภาระที่บริเวณเคาน์เตอร์เช็คอินสูงขึ้น

หากมีข้อสงสัยประการใด หรือมีเหตุขัดข้องเกี่ยวกับระบบลำเลียงกระเป่าสัมภาระประการใด สามารถแจ้งได้ผ่านกลุ่มไลน์ “แจ้งเหตุระบบลำเลียงกระเป่าสัมภาระ ทสภ.”

นายเอก ศษเสณี ขอขอบคุณ สปร.ผลส.ทสภ.ที่ดำเนินการจัดการการลำเลียงสัมภาระที่อาคาร TBT ในช่วงเช้าให้สามารถใช้งานได้ราบรื่นด้วย

ประธาน ขอยืนยันกับสายการบินและบริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นว่า ทสภ.มีแผนรองรับช่วงเทศกาลสงกรานต์แล้ว

มติที่ประชุม รับทราบ

3.4 เรื่อง รายงานอุบัติเหตุของ ผลส.ทสภ. อาคาร MTB, อาคาร TBT และอาคาร SAT-1 ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569

3.4.1 เรื่อง รายงานอุบัติเหตุที่เกิดกับอุปกรณ์ของ ผลส.ทสภ.อาคาร MTB, อาคาร TBT และอาคาร SAT-1

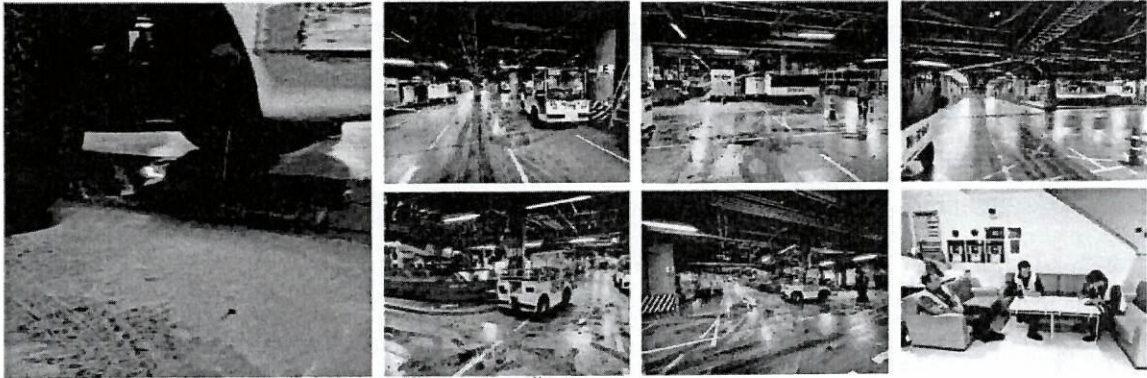
นายเต็ม ชัยภูมิ ไม่มีเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับอุปกรณ์ของ ผลส.ทสภ. ในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

มติที่ประชุม รับทราบ

3.4.2 เรื่อง รายงานอุบัติเหตุอื่นๆ ของ ฝลส.ทสภ. บริเวณพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB, อาคาร TBT และอาคาร SAT-1

นายคมชาญ เจือจ้อย ขอรายงานดังต่อไปนี้

3.4.2.1 วันที่ 3 ก.พ.69 เวลา 22:47 น. เจ้าหน้าที่ ฝส.สปร.ฝลส.ทสภ.ได้รับแจ้งว่าพบคราบน้ำมันบริเวณพื้นที่ MU30 และ MU31 อาคาร MTB จากการลงตรวจสอบพื้นที่ พบว่าคราบน้ำมันเป็นน้ำมันเกียร์จากรถหัวลากของ บกท.หมายเลข THA-ETR-235 จึงได้ติดตามพนักงานขับรถพร้อมกับ Supervisor มาลงชื่อรับสภาพผู้กระทำผิดและลงบันทึกในเอกสารหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ



รูปที่ 7 คราบน้ำมันบริเวณพื้นที่ MU30 และ MU31 อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

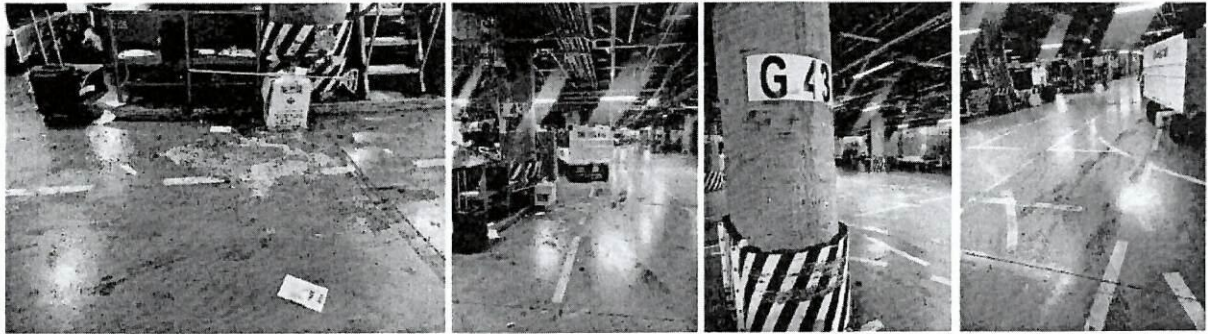
3.4.2.2 วันที่ 7 ก.พ.69 เวลา 11:55 น. เจ้าหน้าที่ ฝส.สปร.ฝลส.ทสภ.ตรวจพบคราบรอยล้อยางรถยนต์เป็นแนวยาว จากการสอบสวนเพิ่มเติมพบว่ารอยล้อยางมีระยะทางตั้งแต่ MU11 ไปจนถึง Ramp ฝั่งตะวันตก และมีสาเหตุจากล้อรถ Cart ที่ต่อพ่วงมากับรถหัวลากของ บกท.หมายเลข THA-ETR-234 ไม่หมุน จึงทำให้เสียดสีกับพื้นถนนจนเกิดคราบรอยยาง จึงได้ติดตามพนักงานขับรถ พร้อมกับ Supervisor มาลงชื่อรับสภาพผู้กระทำผิดและลงบันทึกในเอกสารหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ และตักเตือนให้นำรถ Cart ดังกล่าวไปบำรุงรักษาต่อไป



รูปที่ 8 คราบรอยล้อยางรถยนต์ตั้งแต่ MU11 ถึง Ramp ฝั่งตะวันตก อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

3.4.2.3 วันที่ 9 ก.พ.69 เวลา 14:30 น. เจ้าหน้าที่ ingspr.ผลส.ทสภ.ตรวจพบผงซีลี้อยบริเวณ MU30 อาคาร MTB จากการสอบสวนเพิ่มเติม ทราบว่าเป็นคราบน้ำมันและ บกท.ได้ทำความสะอาดตั้งแต่วันที่ 4 ก.พ. 69 แล้วแต่ยังไม่เสร็จเรียบร้อย จึงได้ประสาน บกท.เพื่อทราบและนำอุปกรณ์ไปทำความสะอาดบริเวณดังกล่าวให้เรียบร้อยอีกครั้ง



รูปที่ 9 คราบน้ำมันบริเวณ MU30 อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

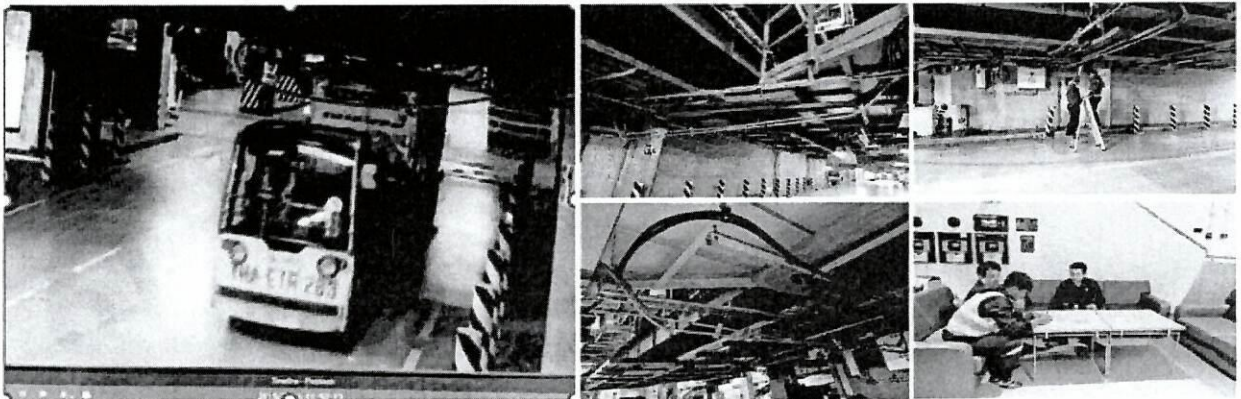
3.4.2.4 วันที่ 11 ก.พ.69 เวลา 13:22 น. เจ้าหน้าที่ ingspr.ผลส.ทสภ.ได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุ รถชนกันบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันตก อาคาร MTB จากการตรวจสอบผ่านกล้องวงจรปิดนั้น พบว่าขบวนตู้ Dolly ที่พ่วงมากับรถหัวลากของ BFS หมายเลข BFS-TRE-060 หลุดออกจากขบวนแล้วไปชนกับรถหัวลากของ BFS หมายเลข BFS-TRE-041 ที่ขับสวนมา จากเหตุการณ์นี้ ไม่มีผู้บาดเจ็บ และได้ติดตามพนักงานขับรถ พร้อมกับ Supervisor มาลงบันทึกรับสภาพผู้กระทำความผิดและลงบันทึกในเอกสารหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ และกำหนดบทลงโทษต่อไป



รูปที่ 10 ขบวนตู้ Dolly หลุดออกจากรถหัวลากบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันตก

มติที่ประชุม รับทราบ

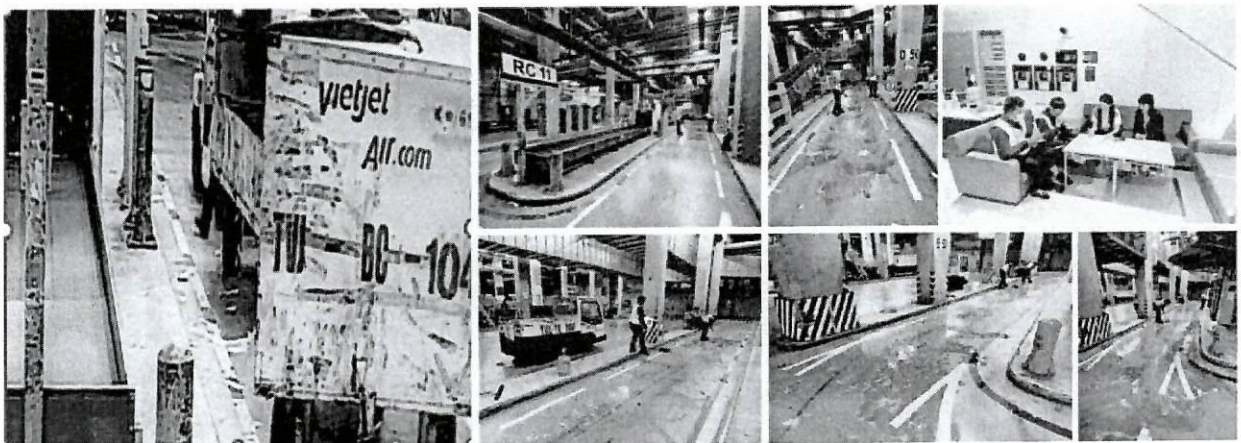
3.4.2.5 วันที่ 15 ก.พ.69 เวลา 11:52 น. เจ้าหน้าที่ ingspr.ผลส.ทสภ.ได้รับแจ้งว่ามีสายไฟ ห้อยระย้าบริเวณเสาหมายเลข G61 อาคาร MTB จากการตรวจสอบผ่านกล้องวงจรปิดนั้น ทราบว่าเกิดจากผ้าใบของตู้ ULD ที่พ่วงมากับรถหัวลากของ บกท. หมายเลข THA-ETR-263 ไปเกี่ยวกับท่อเดินสายไฟที่ติดตั้งอยู่ที่ใต้ Platform จึงติดตามพนักงานขับรถ พร้อมกับ Supervisor มาลงบันทึกรับสภาพผู้กระทำความผิดและลงบันทึกในเอกสาร หลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าดำเนินการแก้ไขเป็นที่เรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 11 พบสายไฟห้อยระย้าบริเวณเสาหมายเลข G61 อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

3.4.2.6 วันที่ 28 ก.พ.69 เวลา 7:30 น. เจ้าหน้าที่ ingspr.fls.tsg.ได้รับแจ้งว่ามีคราบน้ำมันบริเวณ RC11 อาคาร MTB จากการลงพื้นที่ตรวจสอบนั้น พบว่ามีคราบสกปรกเป็นวงกว้าง และเมื่อตรวจสอบผ่านกล้องวงจรปิดเพิ่มเติม นั้น พบว่าเป็นคราบน้ำมันไฮดรอลิกจากรถหัวลากของ TVJ หมายเลข TVJ-TC-010 จึงได้ติดตามพนักงานขับรถ พร้อมกับ Supervisor มาลงบันทึกรับสภาพผู้กระทำความผิดและลงบันทึกในเอกสารหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ และได้ประสาน TVJ ให้นำอุปกรณ์ไปทำความสะอาดบริเวณดังกล่าวให้เรียบร้อย



รูปที่ 12 คราบน้ำมันบริเวณ RC11 อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

3.4.2.7 วันที่ 28 ก.พ.69 เวลา 15:49 น. เจ้าหน้าที่ ingspr.fls.tsg.ตรวจพบคราบน้ำมันเป็นวงกว้างบริเวณ MU28 อาคาร MTB ตรวจสอบพบว่าเป็นคราบน้ำมันรั่วซึมจากรถหัวลาก หมายเลข THA-ETR-237 จึงติดตามพนักงานขับรถ พร้อมกับ Supervisor มาลงบันทึกรับสภาพผู้กระทำความผิดและลงบันทึกในเอกสารหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ และแจ้งให้นำรถหัวลากดังกล่าวออกจากพื้นที่เพื่อบำรุงรักษาและให้นำอุปกรณ์ทำความสะอาดมาดำเนินการที่บริเวณดังกล่าวต่อไป



รูปที่ 13 คราบน้ำมันบริเวณ MU28 อาคาร MTB

ประธานฯ เหตุการณ์น้ำมันรั่วตามข้อ 3.4.2.1, ข้อ 3.4.2.6 และข้อ 3.4.2.7 มีสถิติความถี่เกิดขึ้นมากหรือน้อยอย่างไร

นายคมชาญ เจือจ้อย เหตุการณ์ลักษณะนี้เกิดขึ้นไม่บ่อย แต่ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นคือเมื่อเกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วแล้วนั้น จะไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการทำความสะอาด ณ ปัจจุบัน จะใช้วิธีการขอความร่วมมือให้หน่วยงานที่เป็นผู้กระทำผิดเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการทำความสะอาด

นายเต็ม ชัยภูมิ ผลส.ทสภ.ได้จัดการประชุมร่วมกันกับ ฝสอ.ทสภ. และ ฝทอ.ทสภ. และมีข้อเสนอแนะที่ต้องการแจ้งให้บริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นพิจารณาจัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับเช็ดคราบน้ำมัน (กระดาษซับน้ำมัน) ประจํารถหัวลากเพื่อความรวดเร็วในการทำความสะอาด

ประธานฯ เหตุการณ์ลักษณะนี้ควรมีการกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมด้วยเนื่องจากเป็นความเสียหายวงกว้างและมีความคิดเห็นว่าการตักเตือนจะไม่เพียงพอ

มติที่ประชุม ให้ ฝปช.ทสภ.ชี้แจงมาตรการควบคุม และตรวจสภาพรถหัวลากกระเป่าสัมภาระ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำมันรั่วไหล ในการประชุมคณะกรรมการระบบลำเลียงกระเป่าสัมภาระครั้งต่อไป

3.5 เรื่อง รายงานสภาพแวดล้อมใน Sorting Area อาคาร MTB, อาคาร TBT และอาคาร SAT-1 ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569

นายคมชาญ เจือจ้อย ขอรายงานดังต่อไปนี้

3.5.1 สภาพแวดล้อมของพื้นที่ Sorting Area

3.5.1.1 อาคาร MTB

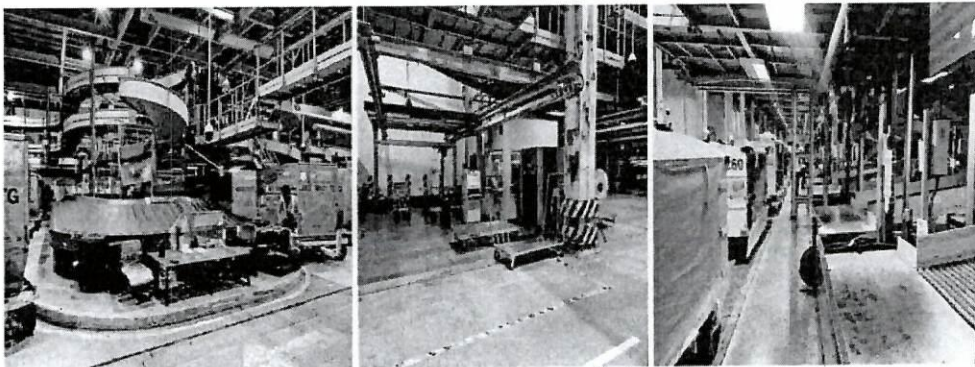
บริเวณพื้นที่ MU และลิฟต์ OOG เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่มีสิ่งกีดขวาง พร้อมสำหรับการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้น เจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้นจอร์รถู ULD ไว้ในพื้นที่ที่กำหนดไว้



รูปที่ 14 สภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

3.5.1.2 อาคาร TBT

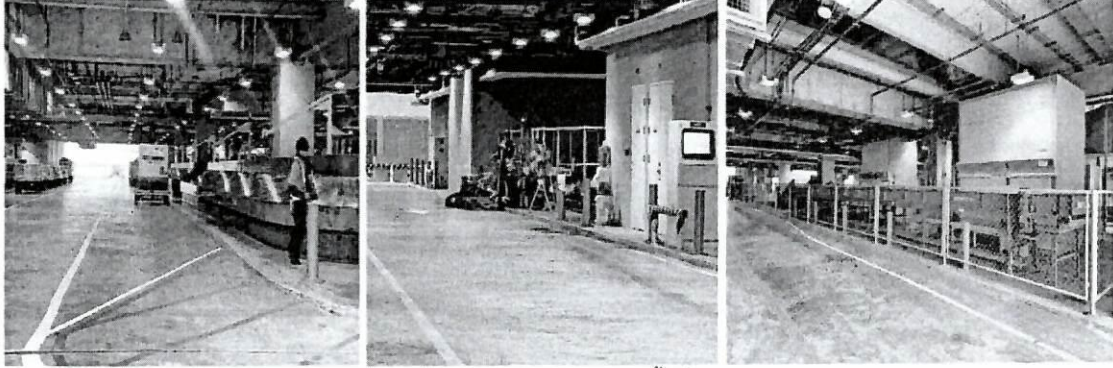
บริเวณพื้นที่ MU และตำแหน่ง OOG เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่มีสิ่งกีดขวาง พร้อมสำหรับการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้น เจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้นจอร์รถู ULD ไว้ในพื้นที่ที่กำหนดไว้



รูปที่ 15 สภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ Sorting Area อาคาร TBT

3.5.1.3 อาคาร SAT-1

บริเวณพื้นที่ MU และ OOG Station เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่มีสิ่งกีดขวาง พร้อมสำหรับการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้น เจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้นจอตลอด ULD ไว้ในพื้นที่ที่กำหนดไว้



รูปที่ 16 สภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ Sorting Area อาคาร SAT-1

มติที่ประชุม รับทราบ

3.5.2 วันที่ 24 ก.พ.69 เวลา 13:30 น. – 15:00 น. คณะผู้ตรวจสอบจาก กพท. (CAAT) ร่วมกับ ผมอ.ทสภ. ดำเนินการ Security Audit พื้นที่ Mishandle Baggage Area (MBA), ห้องปฏิบัติการกระเป๋าสัมภาระ (OHD) และ ห้องปฏิบัติการกระเป๋าสัมภาระ DGR บริเวณอาคาร MTB



รูปที่ 17 การดำเนินการ Security Audit ของคณะผู้ตรวจสอบจาก กพท.

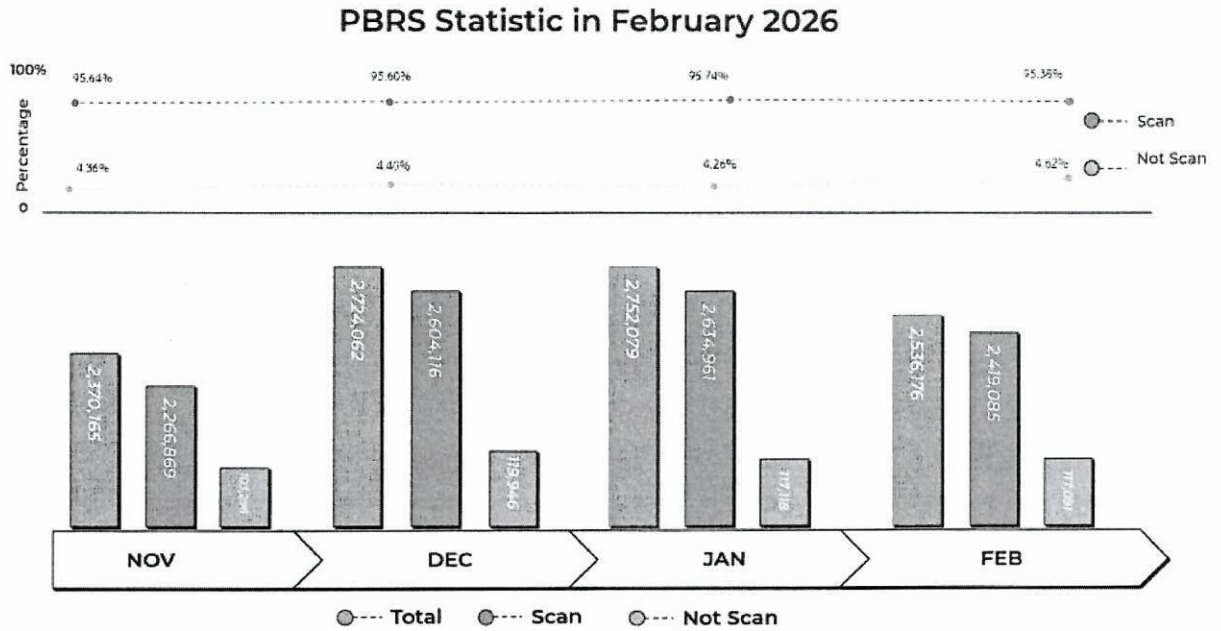
3.6 เรื่อง รายงานเหตุขัดข้องของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ

นายเต็ม ชัยภูมิ ไม่มีเหตุขัดข้องเกี่ยวกับระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

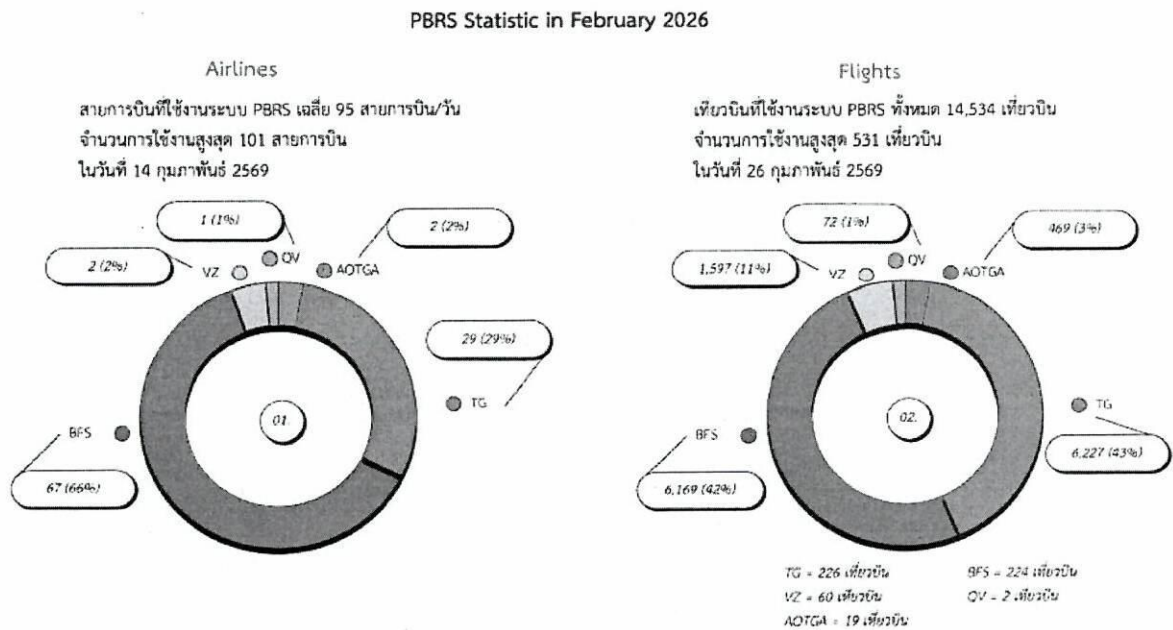
มติที่ประชุม รับทราบ

3.7 เรื่อง สถิติการใช้งานระบบ PBRS

นางสาวรุ่งนภา สุขามุรณีย์ ขอรายงานข้อมูลกระแสสัมภาระที่มีข้อมูลในระบบ PBRS ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569 ดังนี้



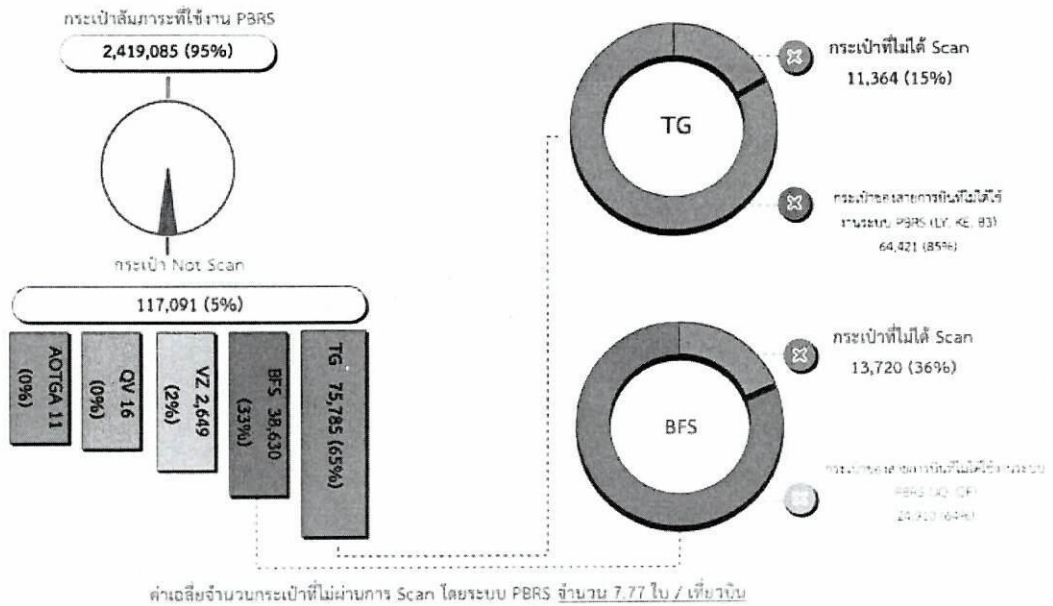
กราฟที่ 11 สถิติจำนวนกระเป๋าสัมภาระที่มีข้อมูลในระบบ PBRS เดือนกุมภาพันธ์ 2569



กราฟที่ 12 สถิติจำนวนสายการบินและเที่ยวบินที่ใช้ระบบ PBRS เดือนกุมภาพันธ์ 2569

กราฟที่ 13...

PBRS Statistic in February 2026



กราฟที่ 13 สถิติจำนวนกระเป๋าสัมภาระที่ใช้งานระบบ PBRS เดือนกุมภาพันธ์ 2569

มติที่ประชุม รับทราบ

3.7.1 เรื่อง ความคืบหน้าการจัดซื้อเครื่อง PBRS Handheld Scanner

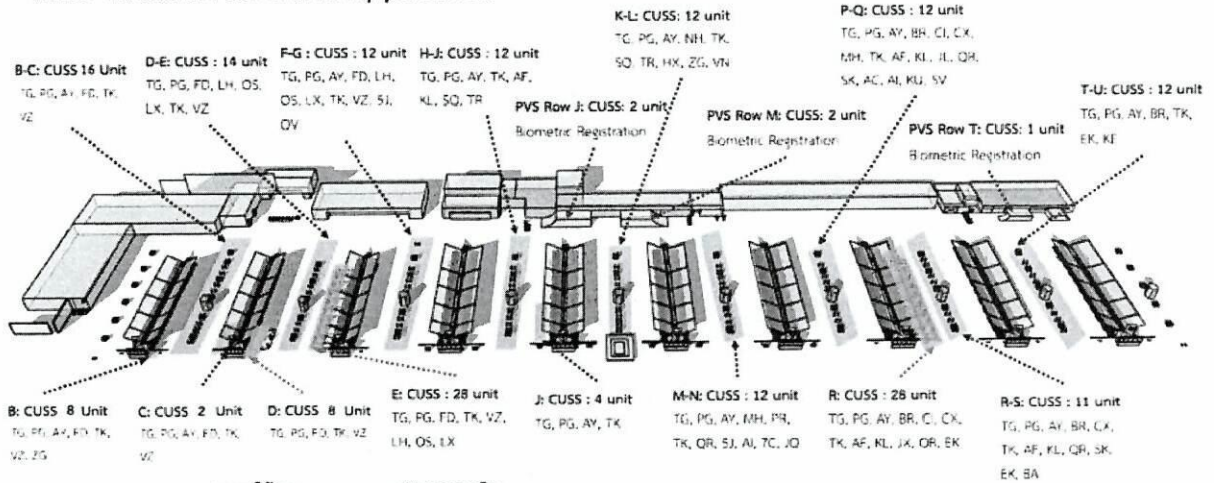
นายเต็ม ชัยภูมิ ณ ขณะนี้ TOR ผ่านขั้นตอนกระบวนการประชาพิจารณ์แล้ว และอยู่ในขั้นตอนกระบวนการจัดหาบริษัทเพื่อดำเนินการตาม TOR คาดการณ์ว่าจะเริ่มต้นการพิจารณาเปิดซองในวันที่ 20 เม.ย.69 ยังเป็นไปตามแผนการดำเนินการ

มติที่ประชุม รับทราบ

3.8 เรื่อง สถิติการใช้งานระบบ CUSS, CUBD และ Biometric

นางสาวรุ่งนภา สุขบูรณ์ ขอรายงานสถิติการใช้งานระบบ CUSS, CUBD และ Biometric และสถิติการแก้ไขปัญหาในระบบ CUTE, CUSS, CUBD, PVS, SBG และ Biometric ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569 ดังนี้

CUSS Location & Airline Application



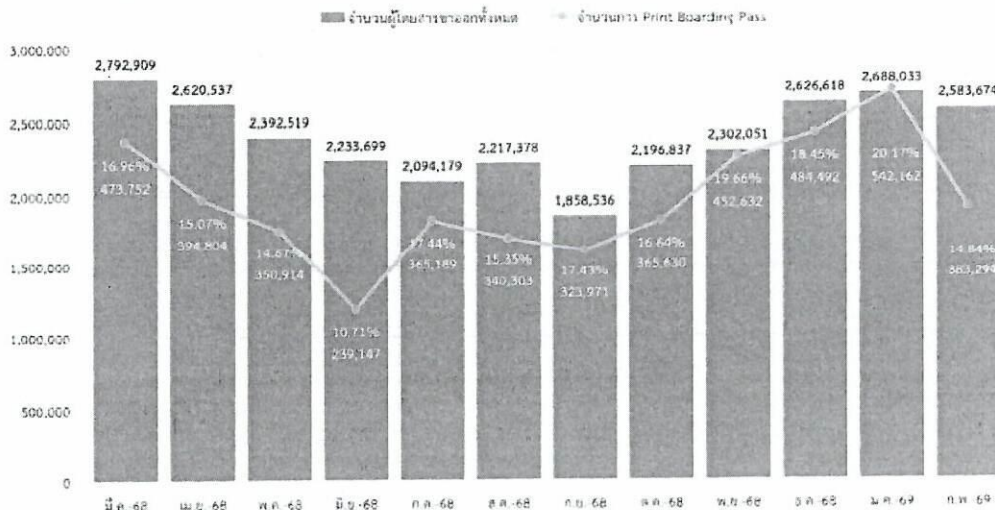
สถานะใช้งาน : 37 สายการบิน
 อยู่ระหว่างดำเนินการ : 0 สายการบิน
 ระบุใช้งานชั่วคราว : 2 สายการบิน

หมายเหตุ: ข้อมูลจากระบบเดือนกุมภาพันธ์ 2569

หมายเหตุ: สายการบิน MS และ LY ระบุการใช้งานชั่วคราว เนื่องจากติดปัญหาของฮาร์ดแวร์ของเครื่องที่ไม่สามารถใช้งานระบบ CUSS ได้

รูปที่ 18 ตำแหน่ง CUSS และสายการบินที่ให้บริการ

สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569



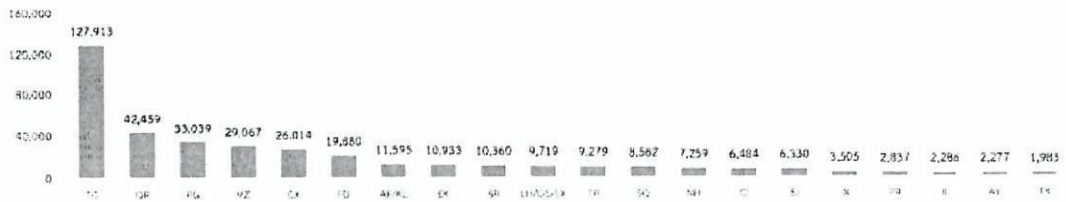
ข้อมูลสถิติเป็นข้อมูลจำนวนการ Print Boarding Pass เท่านั้น ไม่ใช่อัตราส่วนที่แสดงถึงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้งานระบบฯ

กราฟที่ 14 สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569

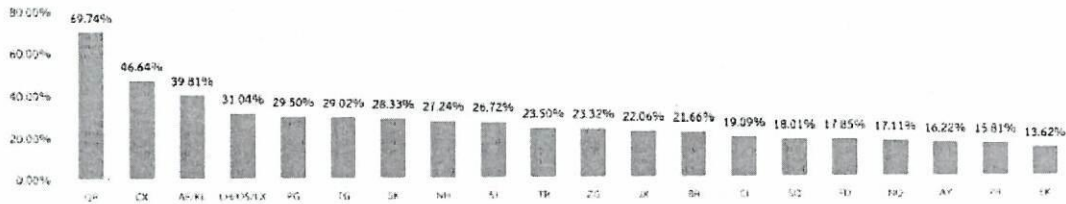
สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS คัดแยกตามสายการบิน



สถิติคิดตามจำนวนการ Print Boarding Pass (ใบ)



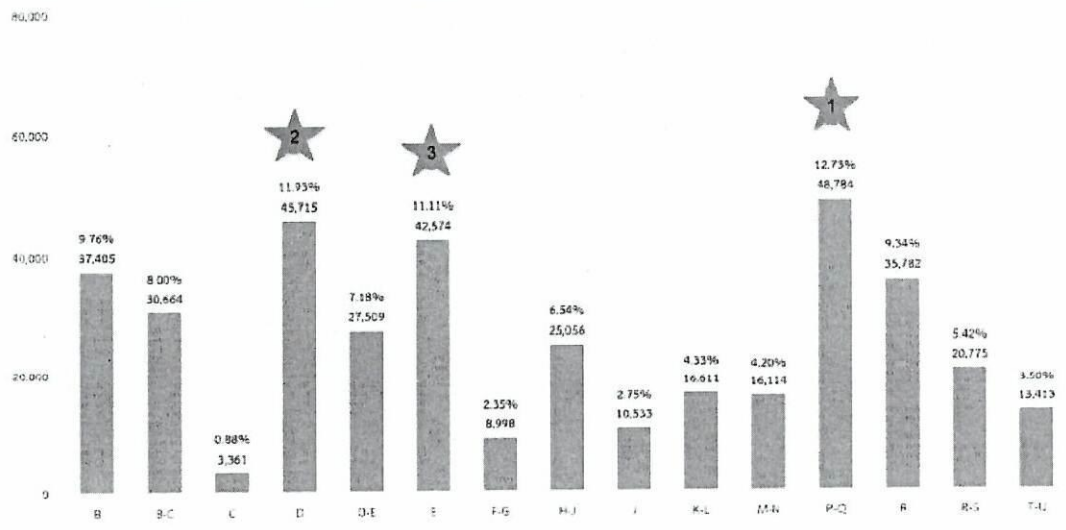
สถิติคิดตามจำนวนการ Print Boarding Pass (%) เป็น % ต่อจำนวนผู้โดยสารที่ตรวจการใช้งาน CUSS



54

กราฟที่ 15 สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS คัดแยกตามสายการบินประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569

สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS คัดแยกตาม Locations

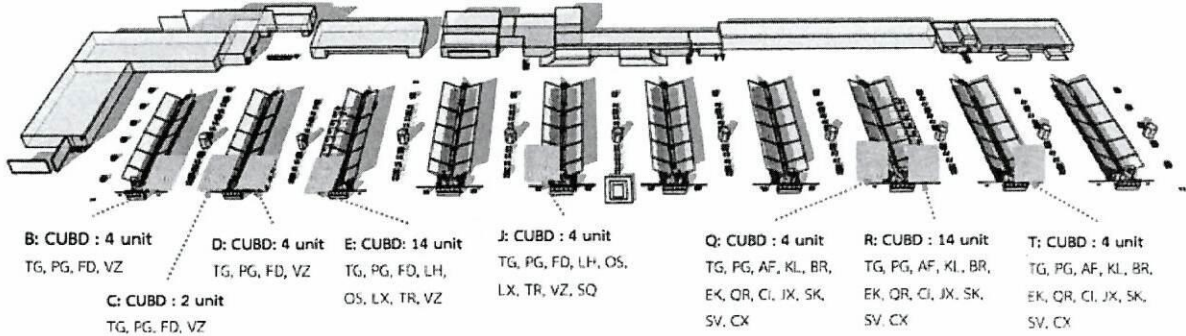


สถิติการ Print Boarding Pass ไม่รวมท่าอากาศยาน Dom กับ Inter ใต้

55

กราฟที่ 16 สถิติการ Print Boarding Pass ระบบ CUSS คัดแยกตาม Locations

CUBD Location & Airline Application



สถานะใช้งาน : 19 สายการบิน

อยู่ระหว่างดำเนินการ : 4 สายการบิน

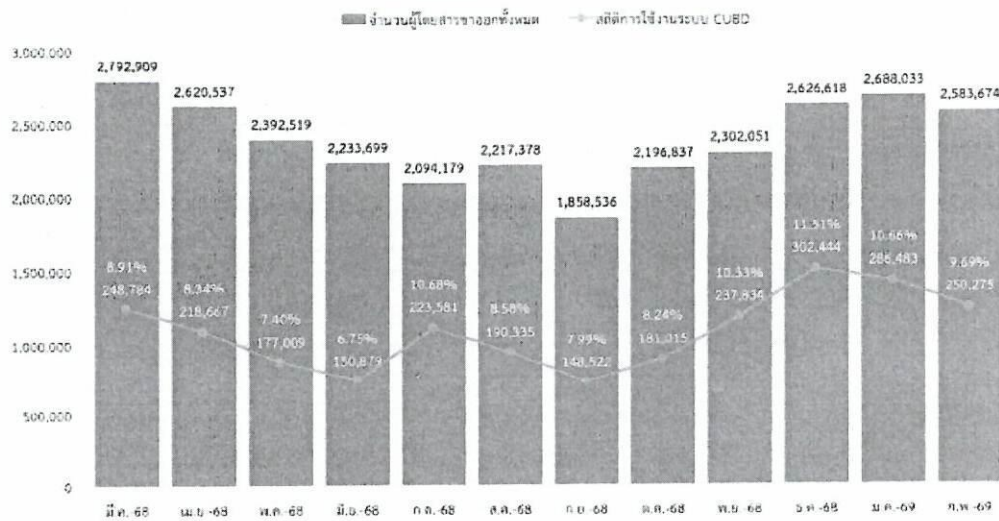
(1. Korean Airlines, 2. Cebu Pacific Air, 3. Turkish Airlines, 4. Hong Kong Airlines)

หมายเหตุ: ข้อมูลถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2569

56

รูปที่ 19 ตำแหน่ง CUBD และสายการบินที่ให้บริการ

สถิติการใช้งานระบบ CUBD ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569



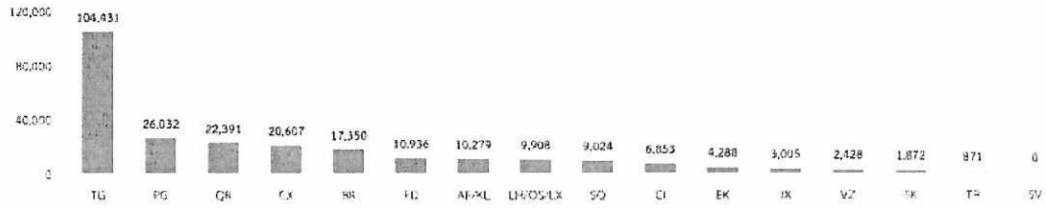
57

กราฟที่ 17 สถิติการใช้งานระบบ CUBD ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569

สถิติการใช้งานระบบ CUBD คัดแยกตามสายการบิน

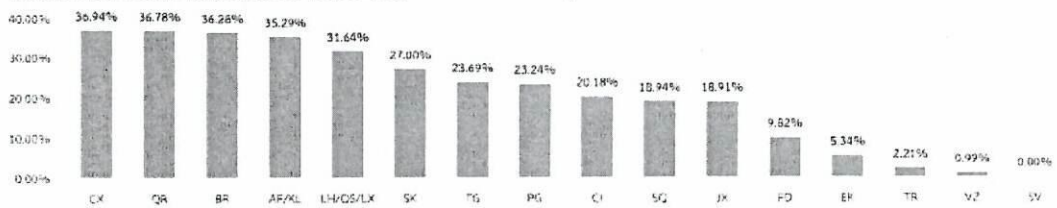


สถิติคิดตามจำนวนการใช้งานระบบ CUBD



สถิติคิดตามจำนวนการใช้งานระบบ CUBD (%)

เป็น % ของจำนวนผู้โดยสารของการบิน CUBD



กราฟที่ 18 สถิติการใช้งานระบบ CUBD คัดแยกตามสายการบิน

สถานะการตั้งค้ำระบบ PVS



Dom : Row B

Elevator Elevator

Bio Mode Boarding Pass Mode

Facial scan : 5 Entry

Staff identity verification
RF + Thermal Scan : 3 Entry

Inter : Row J

Elevator

Bio Mode Boarding Pass Mode

Facial scan : 1 Entry

Staff identity verification
RF + Thermal Scan : 2 Entry

Inter : Row M

Elevator

Boarding Pass Mode Bio Mode

Staff identity verification
RF + Thermal Scan : 2 Entry

Facial scan : 1 Entry

Inter : Row T

Elevator Elevator

Bio Mode Boarding Pass Mode

Facial scan : 1 Entry

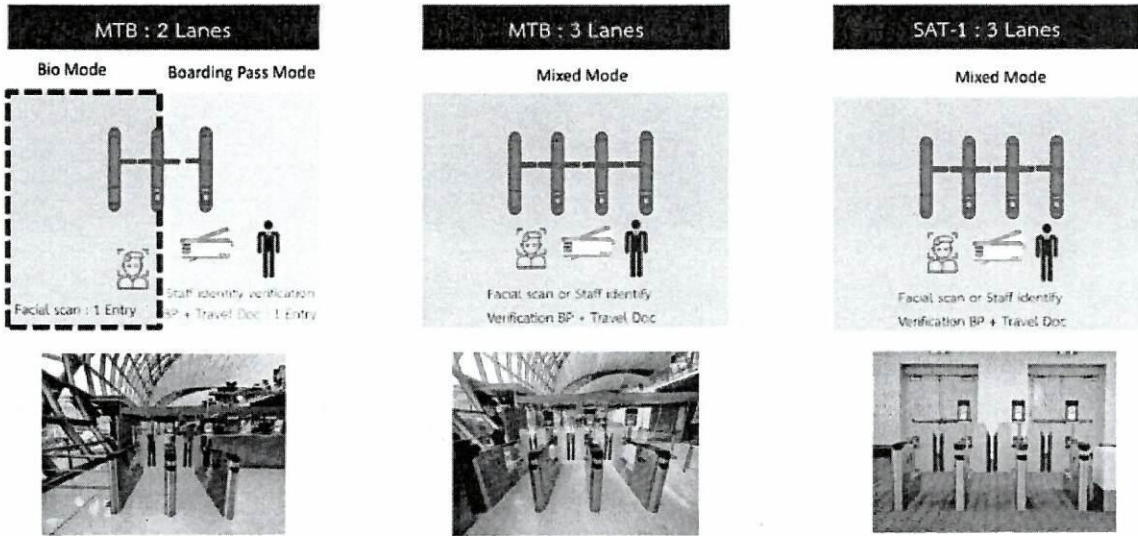
Staff identity verification
RF + Thermal Scan : 3 Entry

PVS Row M เดิมเป็น Bio จำนวน 3 เลน และได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนโหมดการทำงานเป็น Bio Mode 1 Lane และ Boarding Pass 2 Lane เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2569

PVS Row J และ Row T เดิมเป็น Boarding Pass จำนวน 3 เลน และได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนโหมดการทำงานเป็น Bio Mode 1 Lane และ Boarding Pass 2 Lane เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2569

รูปที่ 20 สถานะการตั้งค้ำระบบ PVS

สถานการณ์ตั้งค่าระบบ SBG



60

รูปที่ 21 สถานการณ์ตั้งค่าระบบ SBG

สถิติการให้บริการ ระบบ CUTE และ CUSS



ระบบ CUTE

Type	Inventory	Service Request
กระดาษ	1,063	348
ผ้าห่ม	857	571

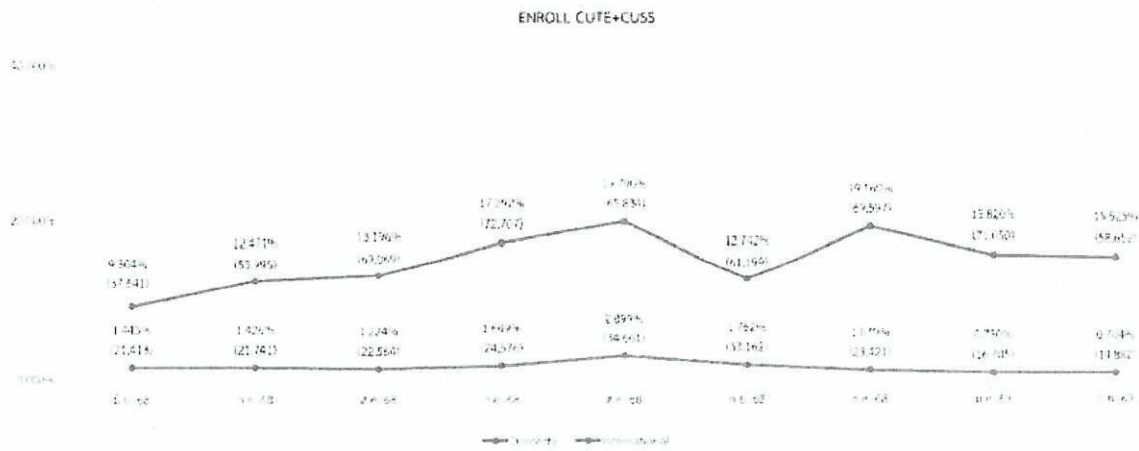
ระบบ CUSS

Type	Inventory
Boarding Pass	314
Bag Tag	1,354

61

กราฟที่ 19 สถิติการให้บริการระบบ CUTE และ CUSS

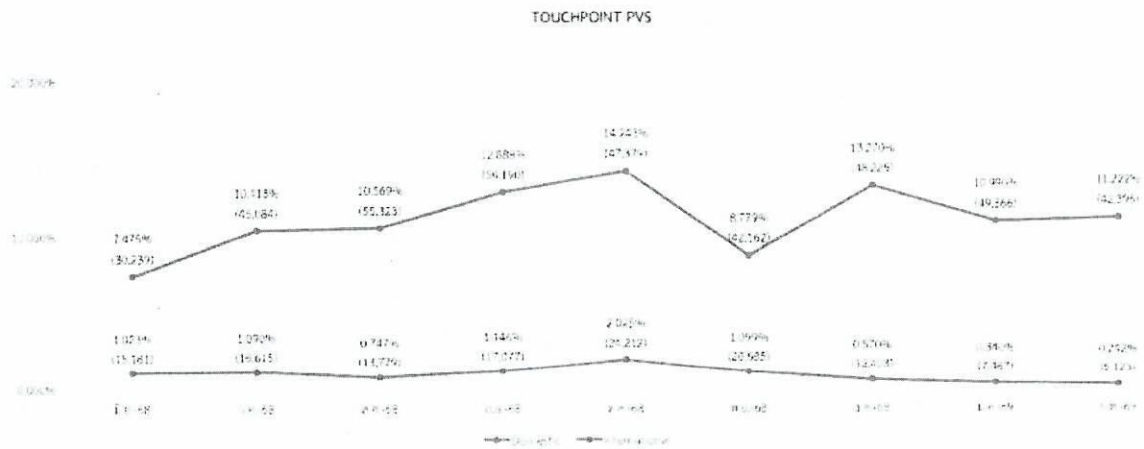
Biometric: สัดส่วนปริมาณการลงทะเบียนใบหน้า (Enrollment)



62

กราฟที่ 20 สัดส่วนปริมาณการลงทะเบียนใบหน้า (Enrollment)

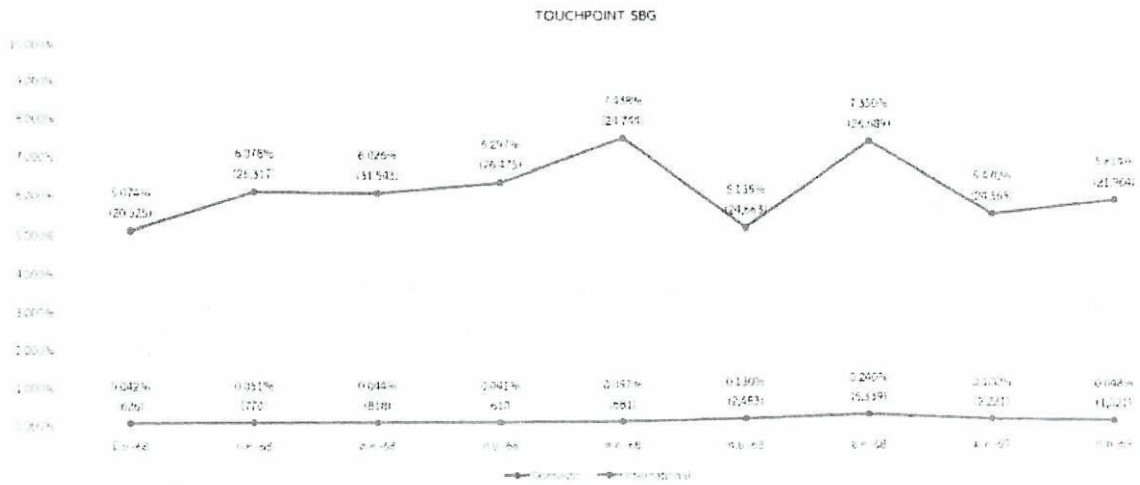
Biometric: สัดส่วนปริมาณการใช้ใบหน้าผ่านระบบ PVS



63

รูปที่ 22 สัดส่วนปริมาณการใช้ใบหน้าผ่านระบบ PVS

Biometric: สัดส่วนปริมาณการใช้ใบหน้าผ่านระบบ SBG



รูปที่ 23 สัดส่วนปริมาณการใช้ใบหน้าผ่านระบบ SBG

นายมนตรี กรศรี ผู้โดยสารร้องเรียนว่าเครื่อง PVS สำหรับตรวจสอบด้วย Biometric ที่ย้ายไปติดตั้งบริเวณตำแหน่ง Row J (โซน 2) จำนวน 2 เครื่องไม่สามารถใช้งานได้ ขอให้ตรวจสอบความพร้อมของเครื่องลงทะเบียนระบบ Biometric ด้วย

นางสาวรุ่งนภา สุชาบูรณ์ ผบท.จะดำเนินการตรวจสอบให้ต่อไป

มติที่ประชุม ให้ ผบท.ตรวจสอบปัญหาการใช้งานระบบ Passenger Validation System (PVS) บริเวณห้องโถงผู้โดยสารขาออก ชั้น 4 อาคาร MTB

วาระที่ 4 เรื่อง เพื่อพิจารณา

- ไม่มี -

วาระที่ 5 เรื่อง เพื่อติดตาม

5.1 เรื่อง การดำเนินการตรวจสอบอุปกรณ์ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ที่อาจมีการเสื่อมสภาพ ตามการใช้งาน หรือตามระยะเวลา และการจัดแผนบำรุงรักษา พร้อมทั้งจัดหาอะไหล่เพื่อความพร้อมต่อการใช้งาน

นายอรรถวุฒิ ฉลาดปรุ อ่างถึงมติที่ประชุมวาระที่ 3.6 ในการประชุมครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันที่ 17 ก.พ.69 นั้น ขอชี้แจงเพื่อทราบว่า ฝส.ทสภ.ดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเป็นประจำทุกวัน และมีแผนการบำรุงรักษาประจำทุกเดือน

อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เกิดปัญหาตามเหตุการณ์เมื่อวันที่ 17 ม.ค.69 นั้นคือ Auxiliary Contact มีการเปลี่ยนอุปกรณ์ตามแผนการบำรุงรักษาทุกๆ 10 ปี และได้ดำเนินการเปลี่ยนอะไหล่ทดแทนตามแผนการบำรุงรักษาฉบับล่าสุดเมื่อปี 2554 เป็นระยะเวลา 15 ปี ซึ่งเกินกว่าอายุใช้งานของอุปกรณ์ จึงได้ดำเนินการเปลี่ยนอะไหล่ชิ้นนั้น

ในระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระมีอุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ในลักษณะเดียวกันกับ Auxiliary Contact คือ Magnetic Contractor ซึ่งมีการเปลี่ยนอุปกรณ์ตามแผนการบำรุงรักษาทุกๆ 8 ปี และได้ดำเนินการเปลี่ยนอะไหล่ทดแทนตามแผนการบำรุงรักษาฉบับล่าสุดเมื่อปี 2558 เป็นระยะเวลา 11 ปี ซึ่งเกินกว่าอายุใช้งานของอุปกรณ์

เพื่อให้ระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระไม่เกิดข้อขัดข้องในอนาคต ฝส.ทสภ.จะดำเนินการตรวจสอบอุปกรณ์ Auxiliary Contact และ Magnetic Contractor ทั้งระบบ และเปลี่ยนอะไหล่ทดแทนกับอุปกรณ์ที่ใช้งานเกินอายุขัยต่อไป



รูปที่ 24 การตรวจสอบอุปกรณ์ Auxiliary Contact และ Magnetic Contractor ในตู้ MCP

นางสาวชนิภรณ์ ยิ่งเฮงพูลศิริ การซ่อมบำรุงรักษาในแต่ละครั้งนั้น มีผลกระทบต่อระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระหรือไม่

นายอรรถวุฒิ ฉลาดปรุ ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางลำเลียงเพื่อหลีกเลี่ยงตำแหน่งที่อยู่ระหว่างการซ่อมบำรุงรักษาได้

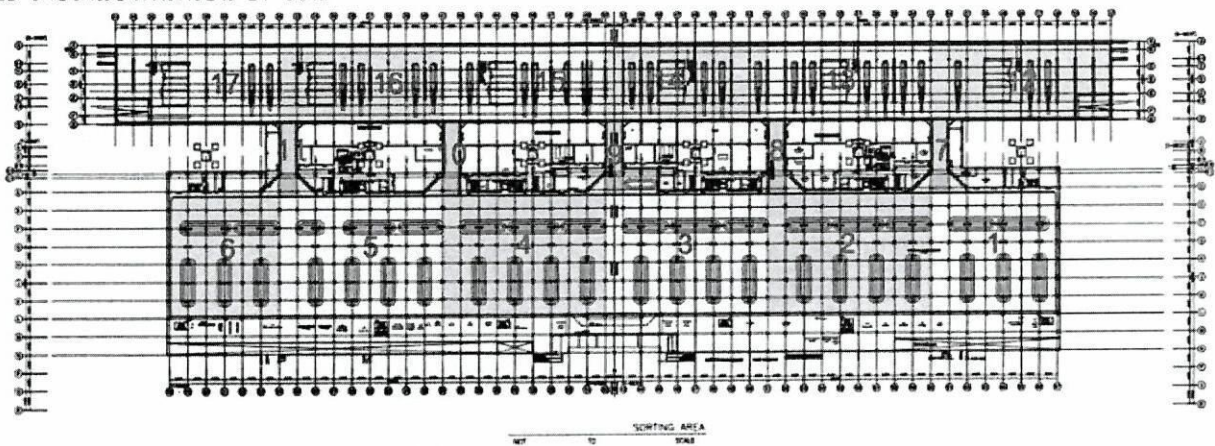
มติที่ประชุม รับทราบ

5.2 เรื่อง การสำรวจ และปรับปรุง Service Road พื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

5.2.1 เรื่อง การตรวจสอบพื้นผิวถนนที่ชำรุดบริเวณ Ramp D1 และ D8 ในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

นายณรงค์ฤทธิ์ ชัยสายัน อ้างถึงมติที่ประชุมวาระที่ 6.2 ในการประชุมครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันที่ 17 ก.พ.69 นั้น ผสอ.ทสภ.ขอนำเสนอความคืบหน้าการซ่อมแซมพื้นผิวถนนที่ชำรุดเสียหาย และปรับปรุงรางระบายน้ำบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันออกและตะวันตก ในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB ดังนี้

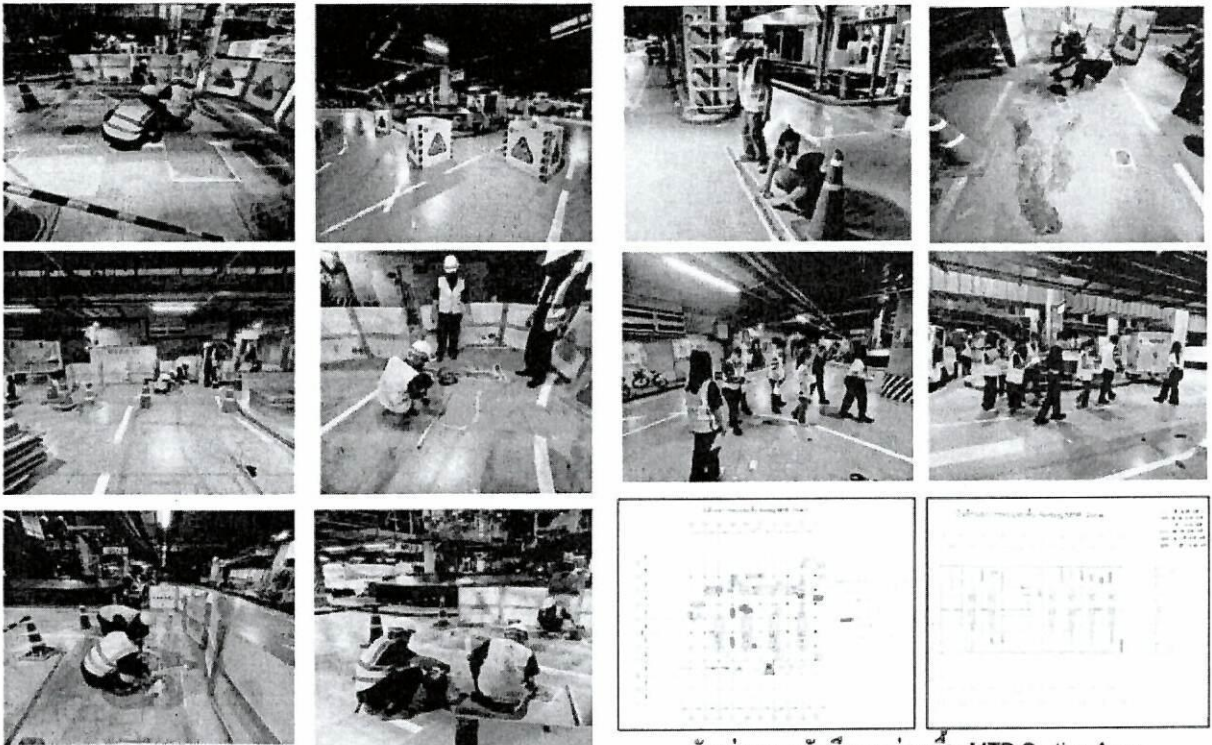
ผสอ.ทสภ.ได้เริ่มต้นการดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนตั้งแต่ปี 2568 (เม.ย.68 - ก.ค.68) ระบุในรูปที่ 25 โดยได้แบ่งพื้นที่เป็น 17 โซน



รูปที่ 25 พื้นผิวถนนในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB ที่ได้ดำเนินการซ่อมแซมในปี 2568



รูปที่ 26 พื้นผิวถนนในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB ก่อนการซ่อมแซม



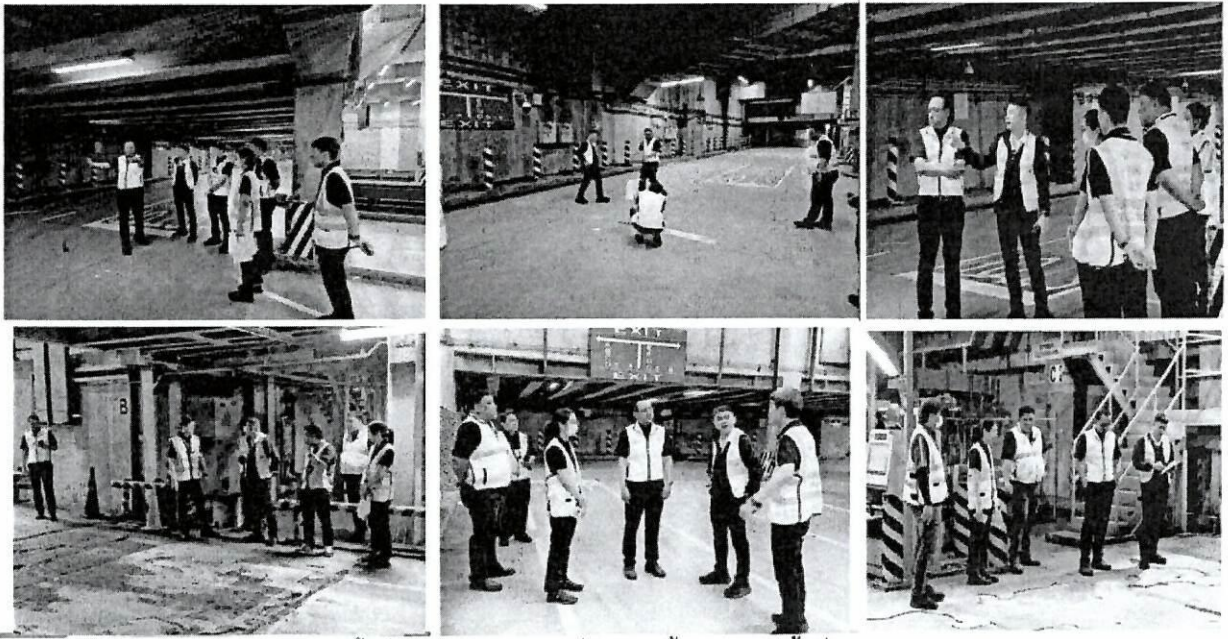
ตัวอย่างแบบบันทึกการซ่อมพื้น MTB Sorting Area

รูปที่ 27 การดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

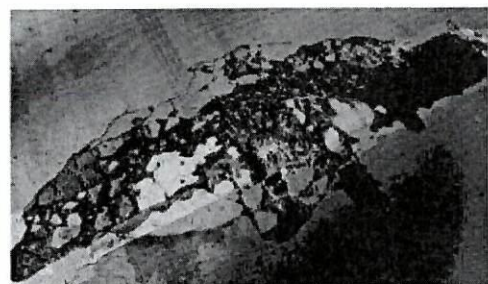
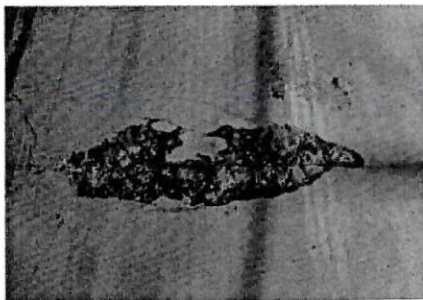
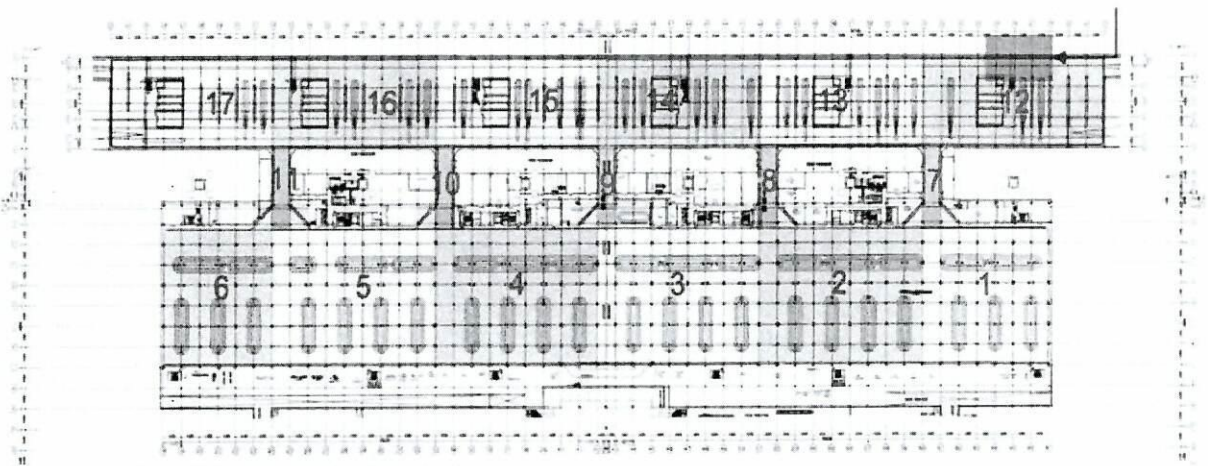


รูปที่ 28 ผลลัพธ์การซ่อมแซมพื้นผิวถนนในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

ในวันที่ 6 มิ.ค.69 ผสอ.ทสภ.ได้ลงพื้นที่ร่วมกับ ผสส.ทสภ.เพื่อตรวจสอบพื้นผิวถนนตามมติที่ประชุมการประชุมครั้งที่ 2/2569 พบว่ามีหลายพื้นที่ที่พื้นผิวถนนเกิดการชำรุดอีกครั้งหนึ่ง โดยเฉพาะพื้นผิวถนนสัญญาณหลักที่ขนานกับ Concourse D และบริเวณรอยต่อของทางขึ้น-ลง Ramp ทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตก และวางแผนร่วมกันเพื่อกำหนดเวลาที่เหมาะสมเพื่อดำเนินการซ่อมแซม

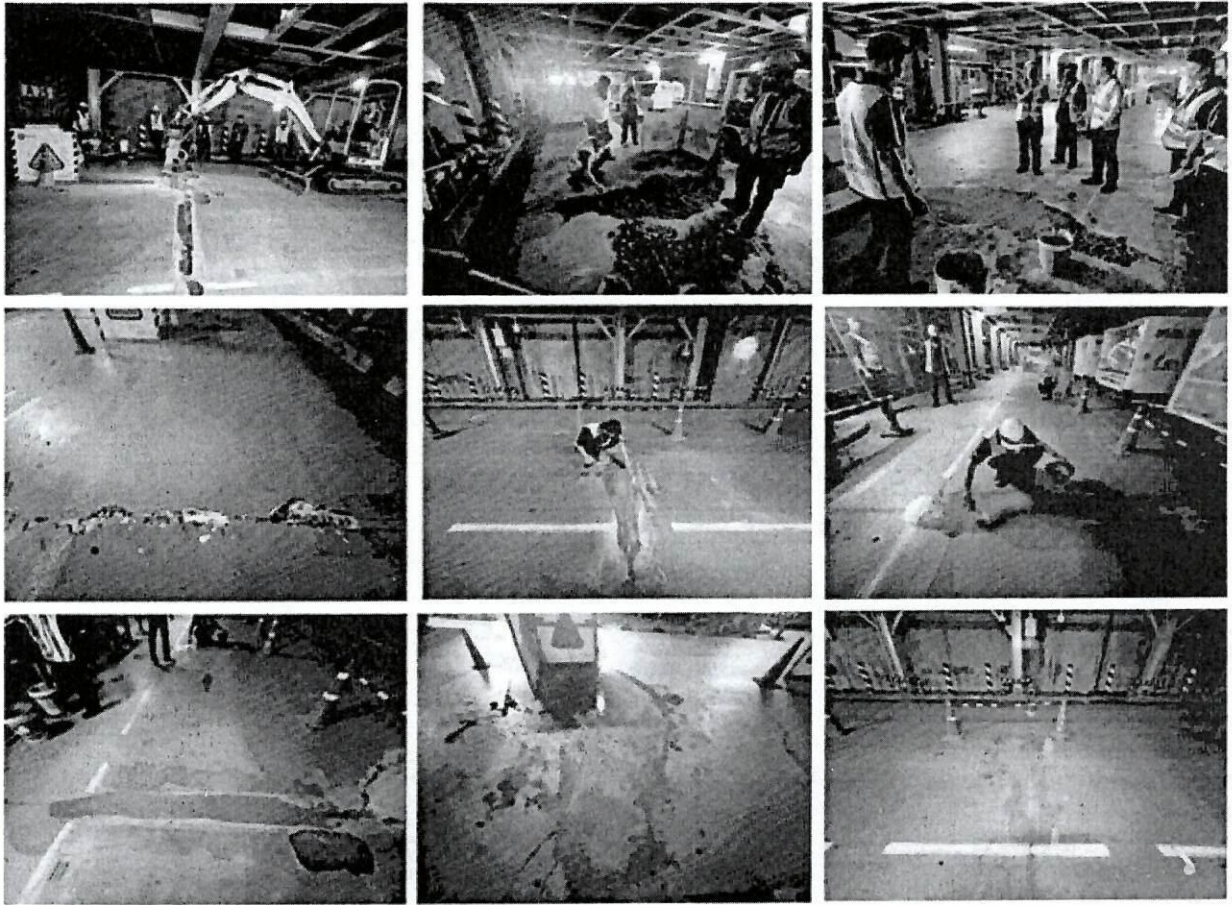


รูปที่ 29 ฝสอ.ทสภ.ลงพื้นที่ร่วมกับ ฝสส.ทสภ.เพื่อสำรวจพื้นผิวถนนในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB



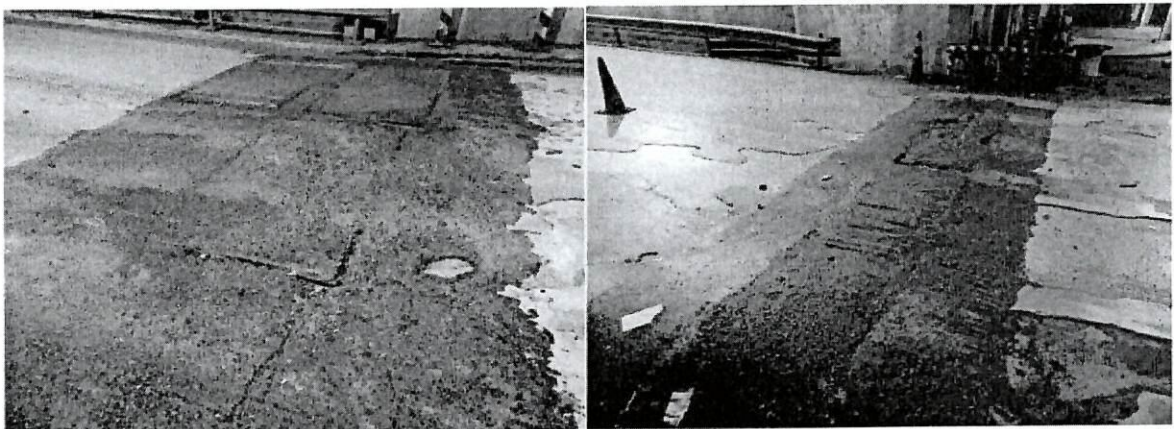
รูปที่ 30 พื้นผิวถนนบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันตก อาคาร MTB ที่มีการชำรุด

ฝสอ.ทสภ.ได้เข้าดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนดังกล่าวในวันที่ 9 มี.ค.69 และได้ดำเนินการเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 31 การดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันตก อาคาร MTB

ในประเด็นเกี่ยวกับพื้นผิวถนนบริเวณรางระบายน้ำนั้น เป็นรางระบายน้ำที่อยู่บริเวณ Ramp ฝั่ง ตะวันออกและตะวันตก ซึ่งบริเวณนี้จะมีรถสัญจรอย่างต่อเนื่อง แรงกระแทกที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะมาจากรถหัวลากหรือรถตู้ Dolly ก็ตาม ประกอบกับรางระบายน้ำที่ตื้นนั้น ทำให้ตะแกรงที่ได้ถูกออกแบบนั้นมีลักษณะเป็นเหล็กทรงแบน มีความ แข็งแรงไม่เพียงพอรับแรงกระแทกจากรถที่สัญจรไปมา จึงเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ตะแกรงที่ติดตั้งอยู่ที่รางระบายน้ำเกิด การชำรุด ในปี 2568 ฝสอ.ทสภ.ได้ดำเนินการซ่อมแซมโดยเสริมยางมะตอยบนพื้นผิวถนน ปรากฏว่าพื้นผิวถนนยังเกิด การชำรุดอยู่



รูปที่ 32 พื้นผิวถนนบริเวณรางระบายน้ำตรง Ramp อาคาร MTB หลังจากการเสริมยางมะตอย

ผลสอ.ทสภ.จึงวางแผนดำเนินการรื้ออย่างระมัดระวังและเปลี่ยนจากการใช้ยางมะตอยเป็นคอนกรีตเสริมด้วย Elastomeric แทน ซึ่งมีความแข็งแรง ทดแทน มีความเหนียวและยืดหยุ่นสูง ทดทานกับแรงกระแทกได้เป็นอย่างดี ซึ่งเป็นคอนกรีตที่นำไปประยุกต์กับการก่อสร้างสะพาน ถนนทางหลวง และทางวิ่งอากาศยาน (Runway)

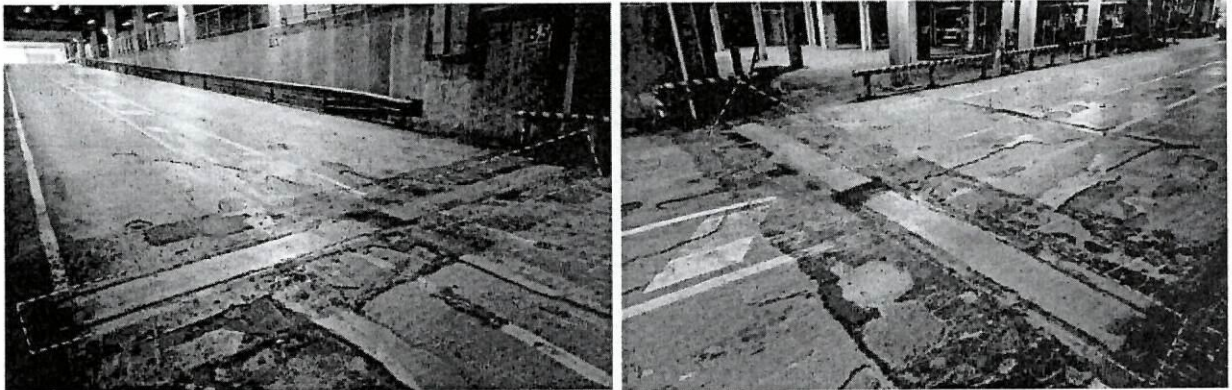
ผลสอ.ทสภ.ได้เริ่มต้นการดำเนินการตั้งแต่วันที่ 9 มี.ค.69 และจะสิ้นสุดการดำเนินการภายในเดือนมี.ค.69 ซึ่ง ณ ปัจจุบัน ได้ดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนบริเวณ Ramp ฝั่งตะวันตก เสร็จสิ้นแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการฝั่งตะวันออก

พื้นที่ Ramp	พื้นที่ 1	พื้นที่ 2	พื้นที่ 3	พื้นที่ 4	พื้นที่ 5	พื้นที่ 6	พื้นที่ 7	พื้นที่ 8	พื้นที่ 9	พื้นที่ 10	พื้นที่ 11	พื้นที่ 12	พื้นที่ 13	พื้นที่ 14	พื้นที่ 15	พื้นที่ 16	พื้นที่ 17	พื้นที่ 18	พื้นที่ 19	พื้นที่ 20	
West																					
Lane L (Ramp West)																					
- โยงเสริมโครงสร้าง																					
- ปลูกพืชพรรณไม้ รวงซังไม้สน และพืชดอกไม้																					
- เติบโตแนวรั้ว ไม้สักใบ																					
Lane R (Ramp West)																					
- โยงเสริมโครงสร้าง																					
- ปลูกพืชพรรณไม้ รวงซังไม้สน และพืชดอกไม้																					
- เติบโตแนวรั้ว ไม้สักใบ																					
East																					
Lane L (Ramp East)																					
- โยงเสริมโครงสร้าง																					
- ปลูกพืชพรรณไม้ รวงซังไม้สน และพืชดอกไม้																					
- เติบโตแนวรั้ว ไม้สักใบ																					
Lane R (Ramp East)																					
- โยงเสริมโครงสร้าง																					
- ปลูกพืชพรรณไม้ รวงซังไม้สน และพืชดอกไม้																					
- เติบโตแนวรั้ว ไม้สักใบ																					

รูปที่ 33 ตารางแผนการดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนบริเวณรางระบายน้ำตรง Ramp ฝั่งตะวันออกและตะวันตก อาคาร MTB

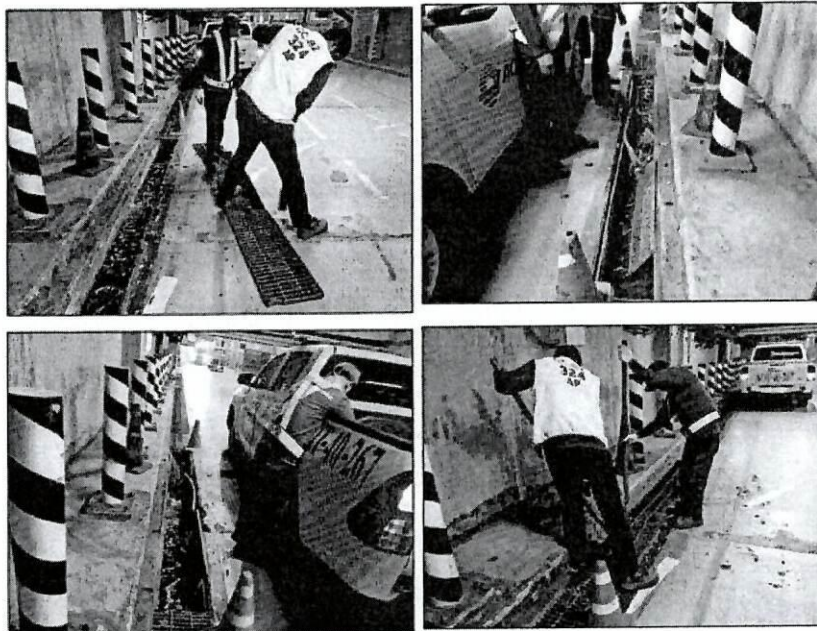


รูปที่ 34 การดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนบริเวณรางระบายน้ำตรง Ramp ฝั่งตะวันออก อาคาร MTB



รูปที่ 35 ผลลัพธ์พื้นผิวถนนบริเวณรางระบายน้ำตรง Ramp ฝั่งตะวันออก อาคาร MTB

ในประเด็นที่เกี่ยวกับรางระบายน้ำนั้น ฝสอ.ทสภ.จะดำเนินการเปลี่ยนตะแกรงที่ชำรุดเมื่อตรวจสอบพบอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ขอความร่วมมือให้ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ Sorting Area ไม่ทิ้งเศษขยะลงในรางระบายน้ำด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดน้ำขังภายใน



รูปที่ 36 การซ่อมแซมรางระบายน้ำในพื้นที่ Sorting Area อาคาร MTB

มติที่ประชุม รับทราบ

5.2.2 เรื่อง พิจารณาการตีเส้นกำกับเพื่อให้รถหยุด บริเวณ Service Road ด้านหน้าสายพาน

ขาเข้า

นายณรงค์ฤทธิ์ ชัยสาเย็น อ้างถึงวาระที่ 6.3 ในการประชุมครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันที่ 17 ก.พ.69 นั้น โดยปกตินั้น ฝสอ.ทสภ.จะดำเนินการตีเส้นจราจรในตำแหน่งที่เลี้ยวกลางและมีการตรวจสอบอย่างเป็นประจำอยู่แล้ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ขอสอบถามที่ประชุมว่าเส้นกำกับรถหยุดบริเวณใดที่ต้องการให้ ฝสอ.ทสภ.ดำเนินการลบออก

นายสุภาภย์ เทศน์ธรรม ขอชี้แจงต่อที่ประชุมเพื่อทราบดังนี้ ความเป็นมาของเส้นกำกับรถหยุดคือ ในปี 2568 เกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนภายในพื้นที่ Sorting Area ฝส.ทสภ.จึงได้หารือกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยของ ทสภ. และได้ข้อสรุปว่าเห็นควรให้ตีเส้นกำกับรถหยุดบนถนนในพื้นที่ Sorting Area ที่ขนานกับ Concourse D และบนถนนทุกเส้นที่มุ่งเข้าสู่ถนนเส้นนั้น ซึ่งแนวทางเดียวกันกับการควบคุมจราจรในพื้นที่ Airside ที่กำหนดโดย ฝปช.ทสภ. และกำหนดให้ถนนเส้นที่ขนานกับ Concourse D เป็นเส้นทางสายหลักในพื้นที่ Sorting Area

เมื่อได้สอบถามความเห็นกับหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ Sorting Area นั้น ได้รับผลรับเป็นอย่างดี และเป็นการช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตด้วย ผลกระทบที่เกิดขึ้นคือผู้ขับขี่จะต้องชะลอหยุดเป็นระยะๆ ในทุกๆ แยก ทำให้การลำเลียงกระเป๋าสัมภาระไม่ราบรื่น ในความเป็นจริงแล้วนั้น จุดประสงค์ของเส้นกำกับรถหยุดนี้มีไว้สำหรับแจ้งให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังรถที่สัญจรไปมาเท่านั้น หากไม่มีรถปรากฏอยู่ที่ทางแยก สามารถขับรถได้ตามอัตราเร็วที่กำหนดไว้ตามปกติ

นายณรงค์ฤทธิ์ ชัยสายัน หากตำแหน่งใดที่เส้นเลือนราง ขอให้แจ้ง ฝสอ.ทสภ. เพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไปได้

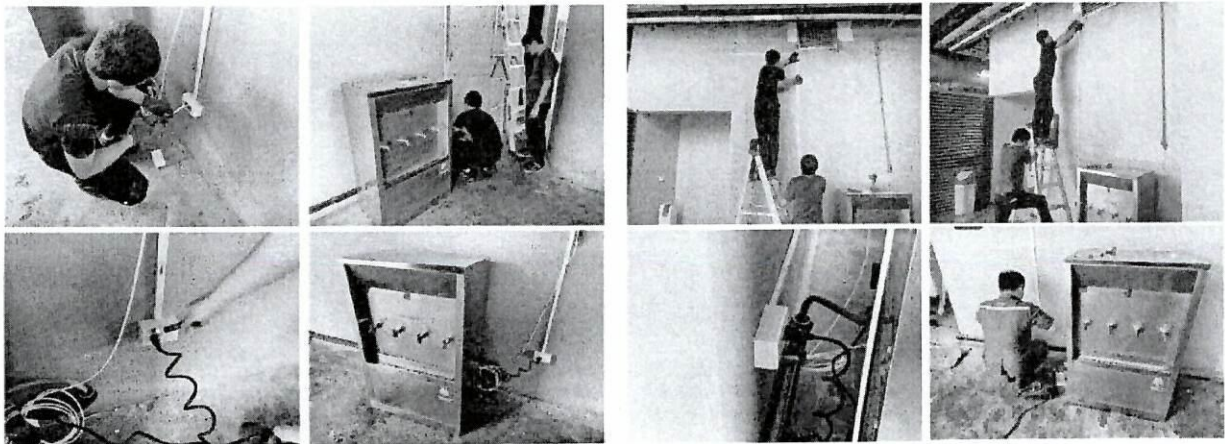
มติที่ประชุม รับทราบ

5.3 เรื่อง การติดตั้งปลั๊กไฟสำหรับตู้กดน้ำเย็น บริเวณหน้าห้องน้ำ TX - Line ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ชั้น G อาคาร SAT-1

นายวัชรพันธ์ แสงห้าว อ้างถึงมติที่ประชุมวาระที่ 6.4 ในการประชุมครั้งที่ 2/2569 เมื่อวันที่ 17 ก.พ.69 ฝปค.ทสภ.ได้ดำเนินการติดตั้งปลั๊กไฟสำหรับตู้กดน้ำเย็นบริเวณหน้าห้องน้ำตรงสายพาน TX ฝั่งตะวันออกและตะวันตกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นางสาวสมหญิง สดกกล้า ขอขอบคุณที่ ทสภ.ดำเนินการแก้ไขให้ตามที่ร้องขอ

มติที่ประชุม รับทราบ



ฝั่งตะวันตก

ฝั่งตะวันออก

รูปที่ 37 การติดตั้งปลั๊กไฟตู้กดน้ำเย็นที่อาคาร SAT-1

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระที่ 6 เรื่อง อื่นๆ

6.1 เรื่อง การไหลดัดล้มการเปลี่ยนเที่ยวบินที่อาคาร SAT-1

นายเต็ม ชัยภูมิ ทสภ.ขอแจ้งให้สายการบินและบริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นรับทราบ ปัจจุบัน ทสภ.ได้เปิดให้บริการการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินที่สายพาน TX ฝั่งตะวันออกที่อาคาร SAT-1 โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. เจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้นนำส่งกระเป๋าสัมภาระที่ตำแหน่ง OOG เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของ ฝรภ.ทสภ. ดำเนินการตรวจสอบวัตถุระเบิด
2. กระเป๋าสัมภาระเข้าสู่เครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด และถูกตรวจสอบเจ้าหน้าที่ของ ฝรภ.ทสภ.
3. กระเป๋าสัมภาระจะถูกลำเลียงเข้าสู่ระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ เพื่อดำเนินการคัดแยกตามเที่ยวบินต่อไป

ขั้นตอนการลำเลียงสัมภาระ (Operational Flow)



© NotebookLM




รูปที่ 38 ขั้นตอนการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระที่สายพาน TX ที่อาคาร SAT-1

ฝรภ.ทสภ.ได้ดำเนินการทดสอบขั้นตอนการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระนี้ก่อนที่จะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเป็นระยะเวลา 1 สัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 10 มี.ค.69 – 18 มี.ค.69 โดยเป็นกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินในความรับผิดชอบของ บกท.ทั้งหมด ใช้ระยะเวลาการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเฉลี่ยอยู่ที่ 5 นาที จึงขอเชิญชวนสายการบินและผู้ให้บริการภาคพื้นให้บริการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบินระหว่างเที่ยวบินภายในอาคาร SAT-1 ให้บริการได้

นายสุวภาคย์ เทศน์ธรรม ทั้งนี้ เพื่อให้การให้บริการเป็นไปด้วยความราบรื่น ขอให้สายการบินและเจ้าหน้าที่ให้บริการภาคพื้นแจ้งเที่ยวบินที่พิจารณาแล้วว่าสมควรลำเลียงที่ตำแหน่งสายพาน TX อาคาร SAT-1 ให้ฝรภ.ทสภ.รับทราบล่วงหน้า เพื่อจะดำเนินการพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมให้ต่อไป

ภายในปลายปีนี้ ทสภ.คาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดให้บริการสายพาน TX ที่อาคาร SAT-1 ได้ครบทั้ง 2 ฝั่ง

วันที่	เที่ยวบินจาก/เข้า	STA/ATA	Stand No	จำนวนสัมภาระ	เที่ยวบินขาออก	จำนวนเที่ยวบิน MTB / สัมภาระ	จำนวนเที่ยวบิน SAT-1 / สัมภาระ	Travelling Time
10 มี.ค.	TG 316 (DEL)	06:05 / 05:34	S112	247 ใบ	21 Flt	17 Flt / 194 bags	4 Flt / 53 bags	Travelling Time MIN 3 นาที 02 วินาที
11 มี.ค.	TG 318 (BOM)	05:05 / 04:50	S110	226 ใบ	29 Flt	23 Flt / 157 bags	6 Flt / 69 Bags	
12 มี.ค.	TG 316 (DEL)	06:05 / 05:48	S110	38 ใบ	12 Flt	9 Flt / 22 bags	3 Flt / 16 bags	Travelling Time MAX 5 นาที 28 วินาที
16 มี.ค.	TG 935 (BRU)	06:10 / 05:58	S117	38 ใบ	5 Flt	4 Flt / 31 bags	1 Flt / 7 bags	
18 มี.ค.	TG 955 (OSL)	06:20 / 06:05	S111	37 ใบ	12 Flt	9 Flt / 24 bags	3 Flt / 13 bags	Travelling Time AVERAGE 5 นาที 02 วินาที
	TG 462 (MEL)	05:40 / 05:15	S122	8 ใบ	1 Flt	-	1 Flt / 8 bags	
	TG 971 (ZRH)	06:10 / 05:53	S106	24 ใบ	4 Flt	4 Flt / 24 bags	-	



รูปที่ 39 สถิติการทดสอบการลำเลียงกระเป๋าสัมภาระที่สายพาน TX อาคาร SAT-1 ตั้งแต่วันที่ 10 มี.ค.69 - 18 มี.ค.69

มติที่ประชุม รับทราบ

6.2 เรื่อง แสงสว่างบริเวณ MU ที่อาคาร MTB ไม่เพียงพอ

นายปรีดา นุ่มนวล ขอให้ ทสภ.แก้ไขปัญหาแสงสว่างไม่เพียงพอบริเวณ MU1, MU2 และ MU24 อาคาร MTB ด้วย

นายวัชรพันธ์ แสงห้าว ฝพค.ทสภ.จะดำเนินการแก้ไขให้ต่อไป

มติที่ประชุม ให้ ฝพค.ทสภ.ประสานงานกับ สปร.ผลส.ทสภ.ดำเนินการสำรวจและติดตั้งไฟส่องสว่างเพิ่มเติมบริเวณ MU1, MU2 และ MU24 ชั้น B1 อาคาร MTB

ปิดการประชุมเวลา 15:00 น.

(ลายเซ็น)

(นายปณณชัย รัตนโชติ)

ผู้บันทึกการประชุม