



กรมท่าอากาศยาน  
Department of Airports

# แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

"ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ"



71 ซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120



02-287-0320-9



กรมท่าอากาศยาน : DEPARTMENT OF AIRPORTS



# กรมท่าอากาศยาน

---

## แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

ปรับปรุง มีนาคม ๒๕๖๘



# สารบัญ

	หน้า
หลักการและเหตุผล	๓
ส่วนที่ ๑ ข้อมูลพื้นฐานของกรมท่าอากาศยาน	๔
๑.๑ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมองค์กร	๕
๑.๒ โครงสร้างองค์กร อัตรากำลัง ภารกิจอำนาจหน้าที่	๖
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ	๑๐
+ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๑๑
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๑๑
๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๑๒
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๑๖
+ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	๑๖
○ แผนภาพความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ	๑๗
○ แผนภาพความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)	๑๘
ส่วนที่ ๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่มีผลกระทบ	๑๙
๓.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรของกรมท่าอากาศยาน	๒๐
๓.๒ การวิเคราะห์ TOWS Matrix	๒๖
ส่วนที่ ๔ แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๒๘
๔.๑ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๒๙
๔.๒ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๒๙
○ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	๓๐
○ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	๓๑
○ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓	๓๓
๔.๓ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๓๕



# แผนปฏิบัติการด้านทำอากาศยาน ระยะที่ ๒

## (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

### หลักการและเหตุผล

ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒ ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

กรมทำอากาศยานจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านทำอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งได้มุ่งเน้นการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ด้วยการบริหารจัดการทำอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสอดคล้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนงานเพื่อตอบสนอง เชื่อมโยง และบรรลุเป้าหมายในการดำเนินการ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านทำอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นการกำหนดทิศทางและกรอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนระดับที่ ๒ และแผนระดับที่ ๓ ซึ่งประกอบด้วย ๓ ประเด็น ดังนี้

๑. พัฒนาและปรับปรุงทำอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. ยกกระดับบริการและบริหารจัดการทำอากาศยาน

๓. พัฒนางองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส

เพื่อการปฏิบัติงานขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่ และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี และแผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี ต่อไป

วัตถุประสงค์

๑.) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานขององค์กรให้ไปสู่วิสัยทัศน์และเป้าหมายขององค์กร ภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๒.) เพื่อเป็นเครื่องมือในการสื่อสารและเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานและบุคลากรภายใน องค์กรให้ร่วมกันปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ



# ส่วนที่ ๑

## ข้อมูลพื้นฐานของ กรมทำอากาศยาน





## ข้อมูลพื้นฐานของกรมท่าอากาศยาน

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กรมท่าอากาศยาน เป็นกระบวนการที่มีความสำคัญในการกำหนดทิศทางและแนวทางในการดำเนินงานขององค์กรเพื่อสอดคล้องกับภารกิจ ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและนโยบายรัฐบาล โดยการจัดทำแผนดังกล่าวจะต้องอาศัยข้อมูลพื้นฐานที่ครอบคลุม เพื่อให้สามารถวางแผนและตัดสินใจทางกลยุทธ์ที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านฯ ประกอบด้วย

- ๑.) โครงสร้างองค์กรของ ทย. ซึ่งช่วยให้เข้าใจถึงการแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานภายในองค์กร
- ๒.) อำนาจหน้าที่ของ ทย. เป็นกรอบในการดำเนินการและกำหนดขอบเขตของการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ
- ๓.) อัตรากำลังของ ทย. เป็นข้อมูลของทรัพยากรบุคคลที่มีอยู่ในปัจจุบันและความสามารถในการดำเนินการตามแผนที่กำหนด



### ๑.๑ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมองค์กร

#### วิสัยทัศน์

“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

#### พันธกิจ

๑. พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ
๒. ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
๓. บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

#### ค่านิยมองค์กร

##### i – DOA

- i (Intelligence) : การมุ่งสู่ความเป็นเลิศ
- D (Development) : การพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยาน บุคลากร ระบบ และการบริหารจัดการองค์กร
- O (Operation) : ปฏิบัติการได้มาตรฐานสากล
- A (Accountability) : ความรับผิดชอบในงาน

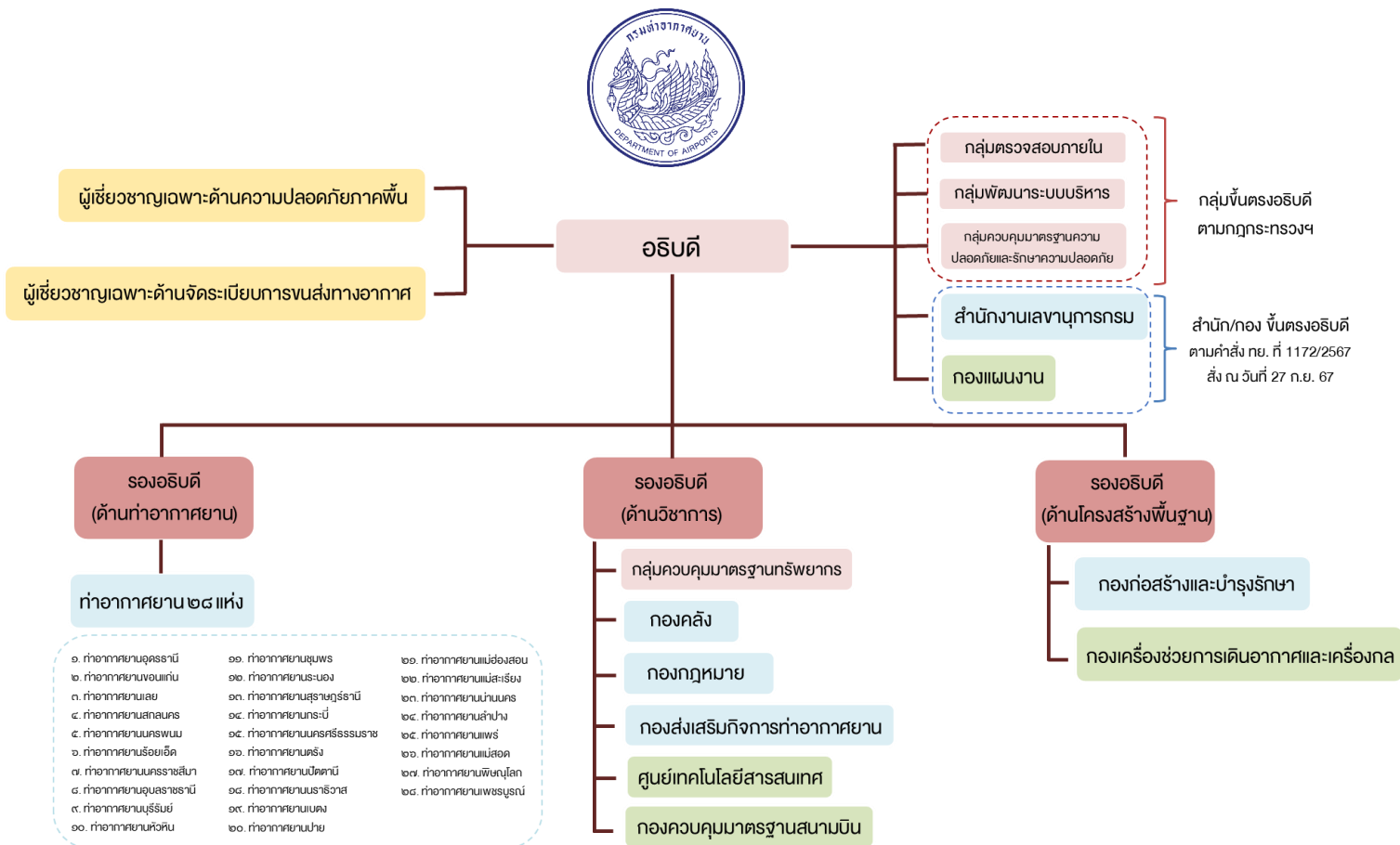


## ๑.๒ โครงสร้างองค์กร อัตรากำลัง ภารกิจอำนาจหน้าที่

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดโครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ดังนี้

### โครงสร้างกรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยาน มีอธิบดีกรมท่าอากาศยาน เป็นผู้บริหารสูงสุด มีรองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านท่าอากาศยาน ด้านวิชาการ และด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งแต่ละท่านเป็นผู้กำกับดูแลภารกิจของแต่ละสำนัก/กอง/ศูนย์ ตามที่อธิบดีมอบหมาย โดยปัจจุบันโครงสร้างกรมท่าอากาศยานประกอบด้วย ๙ สำนัก/กอง/ศูนย์ ๔ กลุ่ม และ ๒๘ ท่าอากาศยาน ดังนี้



### นิยาม

- กลุ่ม : ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ
- สำนัก/กอง/ศูนย์ : ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ
- สำนัก/กอง/ศูนย์ : ตามคำสั่ง กย. ที่ 1172/2567 สังก น วันที่ 27 กันยายน 2567



## อัตรากำลัง

กรมท่าอากาศยาน มีจำนวนบุคลากรทั้งสิ้น ๓,๑๓๙ คน ประกอบด้วย ข้าราชการ ๔๕๐ คน พนักงานราชการ ๓๗๗ คน ลูกจ้างประจำ ๒๐๔ คน พนักงานทุนหมุนเวียน ๓๖๘ คน ลูกจ้างทุนหมุนเวียน ๑,๗๔๐ คน (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๘)

ประเภทอัตรากำลัง	อัตรากำลัง	อัตรากำลังปัจจุบัน	อัตรากำลังว่าง
<b>ข้าราชการ</b>	<b>๔๕๐</b>	<b>๓๗๕</b>	<b>๗๕</b>
<b>ประเภทบริหาร</b>	<b>๔</b>	<b>๔</b>	<b>๐</b>
- บริหารสูง	๑	๑	๐
- บริหารต้น	๓	๓	๐
<b>ประเภทอำนวยการ</b>	<b>๓๑</b>	<b>๑๔</b>	<b>๑๗</b>
- อำนวยการสูง	๑๒	๖	๖
- อำนวยการต้น	๑๙	๘	๑๑
<b>ประเภทวิชาการ</b>	<b>๒๒๗</b>	<b>๑๙๕</b>	<b>๓๒</b>
- เชี่ยวชาญ	๒	๑	๑
- ชำนาญการพิเศษ	๓๕	๑๙	๑๖
- ปฏิบัติการ/ชำนาญการ (ในปัจจุบันแบ่งเป็นข้าราชการระดับ ชำนาญการ ๙๕ อัตรากำลัง และระดับ ปฏิบัติการ ๗๙ อัตรากำลัง)	๑๙๐	๑๗๕	๑๕
<b>ประเภททั่วไป</b>	<b>๑๘๘</b>	<b>๑๖๒</b>	<b>๒๖</b>
- อาวุโส	๑๙	๑๔	๕
- ปฏิบัติงาน/ชำนาญงาน (ในปัจจุบันแบ่งเป็นข้าราชการระดับ ชำนาญงาน ๑๒๒ อัตรากำลัง และระดับ ปฏิบัติงาน ๒๖ อัตรากำลัง)	๑๖๙	๑๔๘	๒๑
<b>ลูกจ้างประจำ</b>	<b>๒๐๔</b>	<b>๒๐๔</b>	<b>๐</b>
<b>พนักงานราชการ</b>	<b>๓๗๗</b>	<b>๓๕๗</b>	<b>๒๐</b>
- เชี่ยวชาญพิเศษ	๑	๐	๑
- บริหารทั่วไป	๕	๕	๐
- เทคนิค	๓๐๖	๒๙๑	๑๕
- บริการ	๖๕	๖๑	๔
<b>พนักงานทุนหมุนเวียน</b>	<b>๓๖๘</b>	<b>๓๔๕</b>	<b>๒๓</b>
<b>ลูกจ้างทุนหมุนเวียน</b>	<b>๑,๗๔๐</b>	<b>๑,๖๕๓*</b>	<b>๘๗</b>
<b>รวม</b>	<b>๓,๑๓๙</b>	<b>๒,๙๓๔</b>	<b>๒๐๕</b>

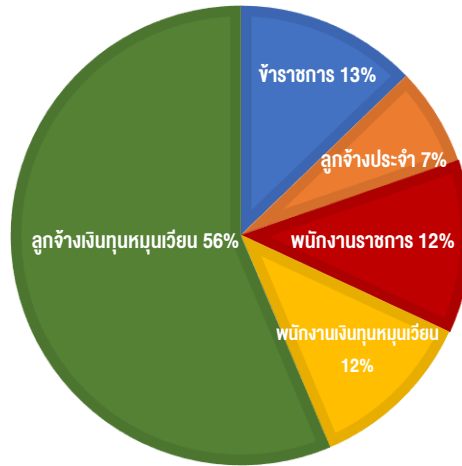
หมายเหตุ : ๑.) กรมท่าอากาศยานได้รับจัดสรรกรอบอัตรากำลังพนักงานราชการจากสำนักงานงบประมาณ และคณะกรรมการบริหารพนักงานราชการในรอบที่ ๖ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๒๕ อัตรากำลัง ซึ่งอยู่ระหว่างจัดสรรกรอบอัตรากำลังแต่ละหน่วยงาน ทั้งในส่วนกลางและท่าอากาศยาน และเสนอ อทย. ให้ความเห็นชอบต่อไป

๒.) \*อัตรากำลังปัจจุบันของลูกจ้างเงินทุนหมุนเวียนยืมอัตรากำลังของพนักงานเงินทุนหมุนเวียน ๑๕ อัตรากำลัง



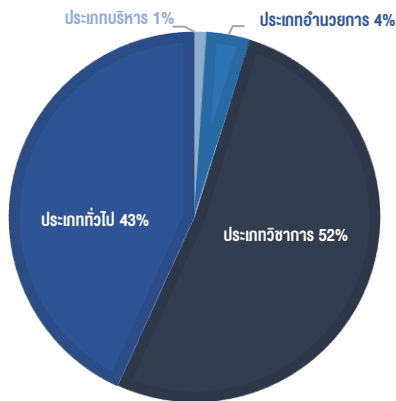
### อัตราบุคลากรกรมทำอากาศยานปัจจุบัน ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๘

■ ข้าราชการ ■ ลูกจ้างประจำ ■ พนักงานราชการ ■ พนักงานเงินทดแทน ■ ลูกจ้างเงินทดแทน



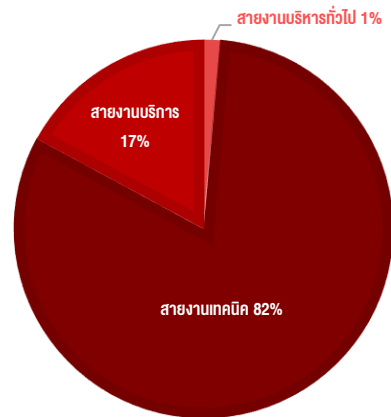
### อัตราข้าราชการปัจจุบัน (แบ่งตามประเภท)

■ ประเภทบริหาร ■ ประเภทอำนวยการ ■ ประเภทวิชาการ ■ ประเภททั่วไป



### อัตราพนักงานราชการปัจจุบัน (แบ่งตามสายงาน)

■ บริหารทั่วไป ■ เทคนิค ■ บริการ






## ภารกิจอำนาจหน้าที่

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๕๘ กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. ศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการมีท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา
๒. จัดให้มีท่าอากาศยานตามผลการศึกษาวิเคราะห์ตาม (๑.)
๓. ดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และให้ได้มาตรฐานสากล
๔. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

การแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน ดังต่อไปนี้

๑. สำนักงานเลขาธิการกรม
๒. กองก่อสร้างและบำรุงรักษา
๓. กองกฎหมาย
๔. กองคลัง
๕. กองส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน
๖. ท่าอากาศยาน ตามจำนวนท่าอากาศยานที่มีอยู่ในความดูแล

หน้า ๓	
เล่ม ๑๓๒ ตอนที่ ๑๖ ก ราชกิจจานุเบกษา	๒ ตุลาคม ๒๕๕๘
	
กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘	
<p>อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ ๑ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๓ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้</p> <p>ข้อ ๑ ให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการมีท่าอากาศยานแห่งใหม่เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา</p> <p>(๒) จัดให้มีท่าอากาศยานตามผลการศึกษาวิเคราะห์ตาม (๑)</p> <p>(๓) ดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และให้ได้มาตรฐานสากล</p> <p>(๔) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย</p> <p>ข้อ ๒ ให้แบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำนักงานเลขาธิการกรม</p> <p>(๒) กองก่อสร้างและบำรุงรักษา</p> <p>(๓) กองกฎหมาย</p> <p>(๔) กองคลัง</p> <p>(๕) กองส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน</p> <p>(๖) ท่าอากาศยาน ตามจำนวนท่าอากาศยานที่มีอยู่ในความดูแล</p>	



## ส่วนที่ ๒

# ความสอดคล้อง กับแผน ๓ ระดับ





## ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐



### ๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

#### ๑) ยุทธศาสตร์ชาติ (๒) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)



##### (๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

##### (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๒.๑) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต อุตสาหกรรมและบริการไทยต้องพร้อมรับมือและสร้างโอกาสจากความท้าทายที่เกิดขึ้นจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ ๔ ที่เป็นผลของการหล่อหลอมเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีชีวภาพ และเทคโนโลยี ทางกายภาพเข้าด้วยกัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วเป็นวงกว้างและลึกซึ้งทั้งระบบอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงพื้นฐานโครงสร้างอุตสาหกรรมและบริการ ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยีแห่งอนาคต เพิ่มความรู้และทักษะตามความต้องการของตลาด สร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรม บริการที่เหมาะสม สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอย่างยั่งยืน

(๒.๒) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก สำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

#### (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (๒) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก) ตัวชี้วัด

- ๑) รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และการกระจายรายได้
- ๒) ผลผลิตภาพการผลิตของประเทศ ทั้งในปัจจุบันการผลิตและแรงงาน
- ๓) การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา
- ๔) ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

##### ค่าเป้าหมาย

- ๑) การพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- ๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

#### ๒) ยุทธศาสตร์ชาติ (๒) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

##### (๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส
- ภาครัฐมีขนาดเล็กกระทัดรัด พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง



- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- กระบวนการยุติธรรม เป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

## (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- (๒.๑) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ
- (๒.๒) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่
- (๒.๓) ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชน และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ
- (๒.๔) ภาครัฐมีความทันสมัย
- (๒.๕) บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ
- (๒.๖) ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- (๒.๗) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
- (๒.๘) กระบวนการยุติธรรมเคารพสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อประชาชนโดยเสมอภาค

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (๖) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

### ตัวชี้วัด

- ๑) ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ
- ๒) ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ
- ๓) ระดับความโปร่งใส การทุจริต ประพฤติมิชอบ
- ๔) ความเสมอภาคในกระบวนการยุติธรรม

### ค่าเป้าหมาย

- ๑) ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ๒) ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลงพร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ๓) ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- ๔) กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ

หมายเหตุ : สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ ยุทธศาสตร์/เป้าหมาย/ประเด็นยุทธศาสตร์ ทั้งนี้ต้องอธิบายความสอดคล้องโดยละเอียดใน (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ



## ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

### ๒.๒.๑. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

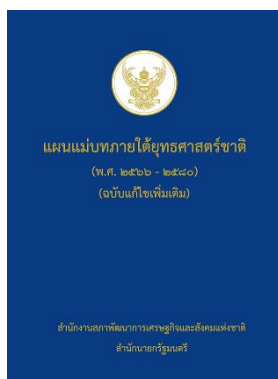
เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ค่าเป้าหมาย : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ใน

อันดับที่ ๓๘ ภายในปี ๒๕๗๐





## (๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนา

การขนส่งทางอากาศ : ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากล และสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

เป้าหมายของแผนย่อย

๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯตัวชี้วัด

๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)
๒. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

ค่าเป้าหมาย

๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ ๑๑ ภายในปี ๒๕๗๐

๒. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด

- กรุงเทพฯ และปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐
- เมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐

**หมายเหตุ :** สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ ประเด็นแผนแม่บทฯ/แผนย่อยของแผนแม่บทฯ/เป้าหมาย)

**ประเด็น (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ**

## เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

## ● เป้าหมาย

๑. บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ
๒. ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี

## ● การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ
๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ

ค่าเป้าหมาย

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐

ภายในปี ๒๕๗๐

๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ อยู่ในกลุ่มประเทศ ที่มีการพัฒนาสูงสุด ๕๐ อันดับแรก ภายในปี ๒๕๗๐



## (๒) แผนย่อยการพัฒนากระบวนบริหารงานภาครัฐ

แนวทางการพัฒนา

๑. พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง
๒. กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์
๓. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์การและออกแบบระบบบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย

เป้าหมายของแผนย่อย

- ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากลและมีความคล่องตัว

การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. สัดส่วนของหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ ที่อยู่ในระดับก้าวหน้าขึ้นไป

ค่าเป้าหมาย

๑. ร้อยละหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ ที่อยู่ในระดับก้าวหน้าขึ้นไป ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕

(๓) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

แนวทางการพัฒนา

๑. ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง
๓. พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์ และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

๔. สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ

เป้าหมายของแผนย่อย

บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ

การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ
๒. ดัชนีคุณธรรมและจริยธรรมของบุคลากรภาครัฐ

ค่าเป้าหมาย

๑. ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕ ภายใน ปี ๒๕๗๐

๒. ดัชนีคุณธรรมและจริยธรรมของบุคลากรภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๓ ภายในปี ๒๕๗๐

หมายเหตุ : สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ ประเด็นแผนแม่บทฯ/แผนย่อยของแผนแม่บทฯ/เป้าหมาย)



## ๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

### ๑. เป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓

#### ๑.๑ เป้าหมายหลัก

การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรมมุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมมูลค่าเพิ่ม โดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่น ผู้ประกอบการรายย่อย และห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

#### ๑.๒ เป้าหมายรอง

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนดจุดหมายการพัฒนา จำนวน ๑๓ หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” โดยสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญตามลำดับเพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”

### หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

#### ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการศึกษานานาชาติ)

มีอันดับดีขึ้น

- เป้าหมายที่ ๒ ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖ ต่อปี หรือ

สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๗ ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ต่อปี

หรือ สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า ๑.๕ ต่อปี

- เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับ

ไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑



### ๓.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง (หากมี)

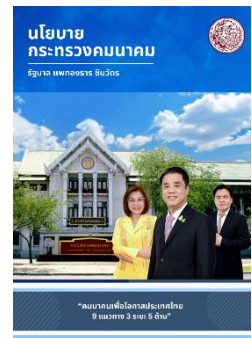
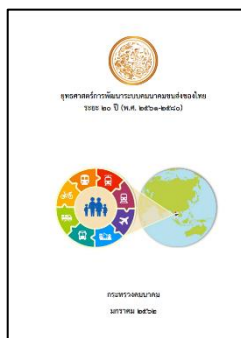
๓.๓.๑ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของ กระทรวงคมนาคม

๓.๓.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๓.๓.๓ แผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

๓.๓.๔ นโยบายกระทรวงคมนาคม รัฐบาล แพทองธาร ชินวัตร

**หมายเหตุ :** สามารถสอดคล้องได้มากกว่า ๑ แผนระดับที่ ๓ โดยสามารถเป็นได้ทั้งแผนของหน่วยงานเอง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีแผนระดับ ๓ ที่เกี่ยวข้องทั้งแผนปฏิบัติการด้าน... และแผนปฏิบัติราชการ)



### ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

#### เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals – SDGs \*

##### (๑) เป้าหมายที่ (Goal)

เป้าหมายที่ ๙ โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม ร่วมกับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก) และเป้าหมายที่ ๑๑ เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน ร่วมกับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก)

##### (๒) เป้าหมายย่อย (Target)

เป้าหมายย่อย SDG ๑๑.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยเฉพาะการเข้าถึงในราคาที่สามารถจ่ายได้ และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

**ตัวชี้วัด :** ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่ขนส่ง จำแนกตามรูปแบบการขนส่งปริมาณผู้โดยสารทางอากาศ (พันคน) ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๘ เท่ากับ ๑๙๔.๔๒๐ คน และในปี ๒๕๗๓ เท่ากับ ๒๔๑.๕๖๗ คน ปริมาณสินค้าทางอากาศ (พันตัน) ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๘ เท่ากับ ๙๔๕ ตัน และในปี ๒๕๗๓ เท่ากับ ๑,๖๙๒ ตัน

เป้าหมายย่อย SDG ๑๑.๒ จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัยในราคาที่สามารถจ่ายได้ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

**ตัวชี้วัด :** SDG ๑๑.๒.๑ สัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก จำแนกตามเพศ อายุ และผู้พิการ (ร้อยละ) ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๘ เท่ากับร้อยละ ๕๖.๐๐ และในปี ๒๕๗๓ เท่ากับร้อยละ ๖๐



## แผนภาพความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กับแผน ๓ ระดับ

### แผนระดับ 1

#### ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ

### แผนระดับ 2

#### แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

- 7. โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- 20. การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ จ. 13
- 5. ประสิทธิภาพการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- 13. ภาครัฐทันสมัย มีประสิทธิภาพ ตอบโจทย์ประชาชน

### แผนระดับ 3

#### แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส

เป้าหมายการให้บริการกระทรวง

- 3. เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่งและการจราจรมีความปลอดภัย
- 5. พัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- 3. เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่งและการจราจรมีความปลอดภัย

#### แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ

- แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- แผนงานบุคลากรภาครัฐ
- แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



# แผนภาพความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กับ SDGs

**แผนระดับ 2**

**แผนระดับ 3**

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs)

**แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

**9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE**

**เป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม**  
(กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก)

เป้าหมายย่อย SDG 0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึง โครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยเฉพาะการเข้าถึงในราคาที่ สามารถจ่ายได้ และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

**11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES**

**เป้าหมายที่ 11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน**  
(กระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก)

เป้าหมายย่อย SDG 1102 จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัยในราคาที่สามารถจ่ายได้ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนเปราะบาง ผู้หญิง ผู้พิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573



**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**



**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกระดับบริการและบริหาร การจัดการท่าอากาศยาน**



**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนางองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส**

—> เส้นทึบ : มีความเชื่อมโยงกัน  
 .....> เส้นประ : มีความเชื่อมโยงแต่ไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง



## ส่วนที่ ๓

# การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และปัจจัยที่มีผลกระทบ





## การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่มีผลกระทบ



### ๓.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรของกรมท่าอากาศยาน

#### การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กรมท่าอากาศยาน ใช้เครื่องมือประเมินสภาวะแวดล้อมจากปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน โดยใช้หลักการ SWOT Analysis มาช่วยกำหนดประเด็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

#### จุดแข็ง (STRENGTH)



จุดแข็งของหน่วยงาน คือ เป็นหน่วยงานที่มีความรู้เกี่ยวกับระบบมาตรฐานของท่าอากาศยานและมีท่าอากาศยานกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคที่พร้อมต่อการรองรับการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทาง ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

- กรมท่าอากาศยานมีแผนงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม รวมทั้งมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านท่าอากาศยาน ซึ่งในสังกัดกรมท่าอากาศยานมีตำแหน่งที่ตั้งชัดเจน เหมาะสม และกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค และกรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ครบถ้วนตามมาตรฐานสากลทั้งในด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ที่ครอบคลุมท่าอากาศยานทั่วทุกภูมิภาค

#### จุดอ่อน (WEAKNESS)



จุดอ่อนของหน่วยงานคือการประสานงานระหว่างส่วนกลางและท่าอากาศยาน ความรู้สึกของบุคลากรที่อาจจะไม่มีความมั่นคงในบางตำแหน่งรวมทั้งโครงสร้างการปฏิบัติงานที่ไม่ชัดเจน และความขาดแคลนอัตรากำลัง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- ท่าอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็กไม่สามารถผลักดันให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่และค้ำทุ่นบริการ กรมท่าอากาศยานขาดการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็กให้ขยายการเติบโตรองรับบริการในรูปแบบที่เหมาะสม และกรมท่าอากาศยานขาดการวางแผนระบบการทำงานการพัฒนาโครงการก่อสร้าง การเตรียมความพร้อม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และไม่มีมาตรการเร่งรัดอย่างเป็นรูปธรรม



## โอกาส (OPPORTUNITY)



โอกาสของหน่วยงานคือนโยบายของภาครัฐที่จะส่งผลในการพัฒนาระบบความเชื่อมโยงทางโครงข่ายการเดินทางที่สะดวกขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน แนวโน้มการพัฒนาทางการท่องเที่ยว และทิศทางการใช้บริการสายการบินต่างๆ ซึ่งมีการแข่งขันกันในการเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- กรมท่าอากาศยานได้รับการสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนอื่นๆ (เงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน) เพื่อพัฒนาธุรกิจ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อลดขั้นตอน และระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง และนโยบายเปิดประเทศ และการท่องเที่ยวภายในประเทศ สนับสนุนการเดินทาง ทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการมีนโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ที่เอื้อต่อการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น

## อุปสรรค (THREATS)



อุปสรรคของหน่วยงานคือการพัฒนาท่าอากาศยานในปัจจุบันยังไม่ทั่วถึงทุกภูมิภาค ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับพัฒนาฯ ยังมีกฎระเบียบที่อาจทำให้เกิดความล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ รวมทั้งปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

- นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งด้านอื่นมากกว่าการขนส่งทางอากาศ และมีการแข่งขันภายในระบบคมนาคมด้วยตนเอง สถานการณ์โลกในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วไม่สามารถคาดการณ์ได้ และการขาดความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานท่าอากาศยานขนาดกลาง และท่าอากาศยานขนาดเล็ก

### ตาราง สรุปการวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน


ปัจจัยภายใน (McKinsey 7S)	จุดแข็ง (STRENGTH)	จุดอ่อน (WEAKNESS)
- จุดแข็ง - จุดอ่อน	S๓ บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญเรื่องมาตรฐานสนามบิน S๔ กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ครบถ้วนตามมาตรฐาน ครอบคลุมท่าอากาศยาน S๖ ระบบเทคโนโลยีสนับสนุน การทำงานของส่วนกลาง และท่าอากาศยานมีระบบการปฏิบัติการที่ ช่วยประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายและบุคลากร	W๔ การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน W๑ ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกัน ทั้งในส่วนกลาง และท่าอากาศยาน ขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่น เป็นอันหนึ่งอันเดียว W๕ การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่เหมาะสมกับต้นทุนบริการ




ปัจจัยภายใน (McKinsey 7S)	จุดแข็ง (STRENGTH)	จุดอ่อน (WEAKNESS)
	<p>S๕ ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งชัดเจนเหมาะสมและกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา</p> <p>S๗ บุคลากรทุนหมุนเวียนที่ได้รับการสรรหาทดแทนตามกรอบอัตรากำลังประจำปีได้ทันที</p>	<p>w๙ เส้นทางการความก้าวหน้าของบุคลากรไม่มีกำหนดแนวทางที่ชัดเจน</p> <p>w๖ ภาวะเปียบในการบริหาร ไม่เอื้ออำนวย</p>
ปัจจัยภายนอก (PESTLE)	โอกาส (OPPORTUNITY)	อุปสรรค (THREAT)
<p>PESTEL</p> <p>- โอกาส</p> <p>- อุปสรรค</p>	<p>O๓ ความสามารถในการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้ป็นมืออาชีพ</p> <p>O๙ โครงสร้างทุนหมุนเวียนช่วยปฏิบัติงานของกรมท่าอากาศยาน และทดแทนการทำงานของกรมท่าอากาศยาน</p> <p>O๗ ผู้บริหารกำหนดทิศทางสนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอันดับแรก</p> <p>O๑๐ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาธุรกิจ</p> <p>O๘ เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานลดขั้นตอนและระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง</p>	<p>T๓ ภาวะเปียบด้านสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน</p> <p>T๖ ภาวะเปียบ ที่มีอยู่ยังไม่รองรับการพัฒนาของเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p> <p>T๔ การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจและการเมือง</p> <p>T๑๐ นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งด้านอื่นมากกว่าด้านการขนส่งทางอากาศ</p> <p>T๙ อำนาจหน้าที่ของทุนหมุนเวียนไม่แยกจากงานของกรมท่าอากาศยาน ทำให้ในการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน</p>

### การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ


จากการประเมินสภาพการณ์ของ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของหน่วยงานได้นำมาสรุปความสำคัญของปัจจัยในแต่ละด้านโดยการให้น้ำหนักคะแนนของปัจจัยย่อยในแต่ละส่วน เพื่อบ่งบอกถึงความสำคัญของปัจจัยนั้นๆ และนำไปสู่การกำหนดทิศทางหรือปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของหน่วยงานได้ โดยการกำหนดค่าน้ำหนักความสำคัญ จากวิธีการเทียบค่าคะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
<b>ปัจจัยภายใน (McKinsey 7S)</b>			
 <b>จุดแข็ง (Strengths)</b>			
S1 กรมท่าอากาศยานมีแผนงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศโดยการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยาน	0.049	2.21	0.108




รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
ภายใต้มาตรฐานสากลซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพขีดความสามารถ และมาตรฐานสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้และประชาชนได้รับบริการอย่างทั่วถึง			
S2 กรมท่าอากาศยานมีโครงการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมส่งผลให้มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมและเป็นไปตามนโยบาย MR-MAP	0.042	2.66	0.112
S3 บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญเรื่องมาตรฐานสนามบิน	0.041	5.52	0.226
S4 ผู้บริหารให้ความสำคัญกับหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใส	0.049	3.70	0.181
S5 ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งชัดเจน เหมาะสม กระจายอยู่ทั่วภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา	0.074	4.35	0.322
S6 การมีระบบเทคโนโลยีสนับสนุนการทำงานของส่วนกลาง และท่าอากาศยานมีระบบปฏิบัติการที่ช่วยประหยัดเวลาค่าใช้จ่ายและบุคลากร	0.063	4.41	0.278
S7 บุคลากรทุนหมุนเวียนที่ได้รับสรรหาทดแทน ตามกรอบอัตรากำลังประจำปีได้ทันที	0.048	3.72	0.179
S8 โครงสร้างการบริหารบุคลากรทุนหมุนเวียนมีความยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง	0.055	4.26	0.234
S9 กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนตามมาตรฐาน ครอบคลุมท่าอากาศยาน	0.052	4.72	0.245
S10 กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนกำหนดทิศทางกลยุทธ์การให้บริการ สะดวก รวดเร็ว เพื่อความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นหลัก	0.055	3.57	0.196
 จุดอ่อน (Weakness)			
W1 ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกันทั้งในส่วนกลางและท่าอากาศยาน ขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่นเป็นอันหนึ่งอันเดียว	0.056	4.68	0.262
W2 โครงสร้างการทำงานของบุคลากรไม่ตอบสนองภารกิจงาน	0.052	3.82	0.199



รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
W3 บุคลากรในแต่ละสายงานมีไม่เพียงพอกับภาระงาน และไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ทำให้ไม่เข้าใจงาน	0.053	3.57	0.189
W4 การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน	0.076	5.27	0.401
W5 การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่เหมาะสมกับต้นทุนบริการ	0.057	4.47	0.255
W6 กฎระเบียบในการบริหารงานไม่เอื้ออำนวย	0.055	4.26	0.234
W7 ท่าอากาศยานไม่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้ครบรอบ การบำรุงรักษา จึงทำให้ไม่มีระบบปฏิบัติการด้านเทคโนโลยี ในการบริหารงานที่สามารถแข่งขันกับหน่วยอื่นได้	0.056	3.69	0.207
W8 ระบบปฏิบัติการที่ใช้ไม่ตอบสนองความต้องการ ของผู้ใช้งานได้ทั้งหมด	0.053	3.32	0.176
W9 เส้นทางความก้าวหน้าของบุคลากร ไม่มีกำหนดแนวทาง ที่ชัดเจน	0.056	4.28	0.240
W10 บุคลากรของทุนหมุนเวียนต้องปฏิบัติหน้าที่ของ กรมท่าอากาศยานด้วย จึงทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงาน ของ ทุนหมุนเวียนได้เต็มเวลา และไม่มีค่าตอบแทนในการ ปฏิบัติงานของทุนหมุนเวียน	0.054	4.07	0.220
<b>ปัจจัยภายนอก (PESTLE)</b>			
 <b>โอกาส (Opportunities)</b>			
O1 การขยายตัวของเมืองและประชากรทำให้เกิด การเชื่อมโยงด้านการบินในภูมิภาคอาเซียนและระหว่าง อาเซียนกับภูมิภาคอื่นๆ จึงเป็นโอกาสในการให้บริการ ด้านการบินในภูมิภาคมากขึ้น	0.030	3.37	0.101
O2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางอากาศ ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง	0.055	1.95	0.107
O3 สามารถสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้เป็นมืออาชีพ	0.046	5.76	0.265
O4 ธุรกิจสายการบินยังคงเติบโตหลังโควิด	0.052	4.21	0.219
O5 นโยบายเปิดประเทศ + การท่องเที่ยวภายในประเทศ สนับสนุนการเดินทาง ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้น รวมถึงการมี	0.062	2.42	0.150



รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
นโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อการเดินทาง โดยเครื่องบินมากขึ้น			
O6 ความสามารถในการตอบสนองนโยบายการพัฒนาของ ภาครัฐด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ได้	0.047	4.10	0.193
O7 ผู้บริหารกำหนดทิศทางสนับสนุนการพัฒนาระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอันดับแรก	0.052	5.21	0.271
O8 เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานลดขั้นตอนและ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง	0.065	4.71	0.306
O9 โครงสร้างทุนหมุนเวียนช่วยปฏิบัติงานของกรมท่าอากาศยาน และทดแทนการทำงานของกรมท่าอากาศยาน	0.079	5.25	0.415
O10 กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุง กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาธุรกิจ	0.058	4.87	0.282
 <b>อุปสรรค (Threats)</b>			
T1 สภาวะเศรษฐกิจไทยและโลกมีแนวโน้มผันผวนและ ไม่แน่นอนเนื่องจาก ผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินและ การท่องเที่ยว	0.042	3.40	0.143
T2 ความไม่คล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	0.036	3.22	0.116
T3 กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน	0.071	5.60	0.398
T4 การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบจาก ปัญหาเศรษฐกิจและการเมือง	0.053	4.51	0.239
T5 นโยบายการพัฒนาและปัจจัยทางการเมือง และการต่อต้าน จากสังคมในการพัฒนาท่าอากาศยาน	0.059	4.29	0.253
T6 กฎ ระเบียบ ที่มีอยู่ยังไม่รองรับการพัฒนาของ เทคโนโลยีที่ทันสมัย	0.051	4.97	0.253
T7 การพัฒนาระบบปฏิบัติการมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ	0.050	3.50	0.175
T8 สถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ไม่สามารถคาดการณ์ได้	0.040	3.76	0.150



รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
T9 อำนาจหน้าที่ของทูนหมุนเวียนไม่แยกจากงานของกรมท่าอากาศยาน ทำให้ในการปฏิบัติงาน ซ้ำซ้อน	0.052	4.25	0.221
T10 นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งด้านอื่น มากกว่าการขนส่งด้านอากาศ	0.057	4.28	0.244

### ค่าน้ำหนักตามตำแหน่งทางยุทธศาสตร์

รายการ	น้ำหนัก
จุดแข็ง (Strengths)	๐.๓๒๒
จุดอ่อน (Weakness)	๐.๔๐๑
โอกาส (Opportunities)	๐.๔๑๕
อุปสรรค (Threats)	๐.๓๙๘



### ๓.๒ การวิเคราะห์ TOWS Matrix

การวิเคราะห์ TOWS Matrix เป็นกระบวนการวิเคราะห์ต่อจาก SWOT Analysis โดยการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอก (External Factors) กับ ปัจจัยภายใน (Internal Factors) ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT ทำให้ได้กลยุทธ์ทั้งหมด ๔ รูปแบบ

๑.) กลยุทธ์เชิงรุก (SO) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหาประโยชน์จากโอกาสที่มี

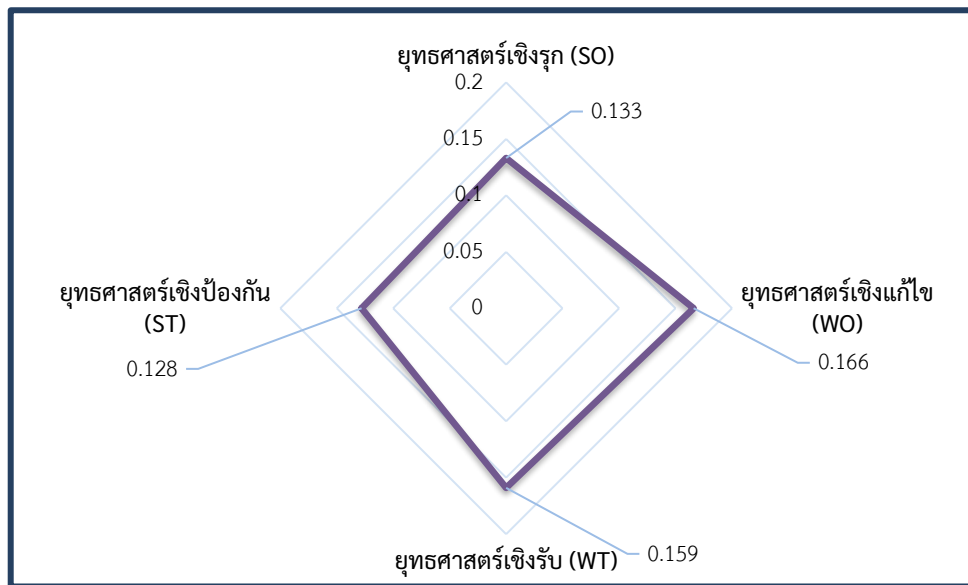
๒.) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากโอกาส เพื่อลดจุดอ่อนลง

๓.) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับอุปสรรค (Threat) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรค

๔.) กลยุทธ์เชิงรับ (WT) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับอุปสรรค (Threat) เพื่อลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค

ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของกรมท่าอากาศยานสามารถนำมาวิเคราะห์ TOWS Matrix ทำให้ได้กลยุทธ์ ดังนี้

รายการ	น้ำหนักตำแหน่งตามยุทธศาสตร์
ตำแหน่งยุทธศาสตร์เชิงแก้ไข หรือ WO	๐.๑๖๖
ตำแหน่งยุทธศาสตร์เชิงรับ หรือ WT	๐.๑๕๙
ตำแหน่งยุทธศาสตร์เชิงป้องกัน หรือ ST	๐.๑๒๘
ตำแหน่งยุทธศาสตร์เชิงรุก หรือ SO	๐.๑๓๓



เมื่อนำมาทำการวิเคราะห์ในการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ พบว่าค่าคะแนนที่ได้จะอยู่ในช่วงของ WO ซึ่งเป็นทิศทางที่ควรกำหนดยุทธศาสตร์ในเชิงแก้ไข โดยมีประเด็นที่ต้องคำนึงถึงในส่วนของการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็กให้ขยายการเติบโตรองรับบริการในรูปแบบที่เหมาะสม และการวางแผนระบบการทำงานการพัฒนา โครงการก่อสร้าง การเตรียมความพร้อม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และมีมาตรการเร่งรัดอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีโอกาสจากการได้รับสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนอื่นๆ (เงินนอกงบประมาณ) เพื่อพัฒนาธุรกิจ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงนโยบายเปิดประเทศ และการท่องเที่ยวภายในประเทศ สนับสนุนการเดินทาง อย่างไรก็ตามจุดอ่อนที่สำคัญคือ การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกันทั้งในส่วนกลางและท่าอากาศยาน ขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่นเป็นอันหนึ่งอันเดียว ทั้งนี้จากการพิจารณาปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน จึงกำหนดปัจจัยที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถก่อให้เกิดความสำเร็จสำหรับการนำไปกำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ของกรมฯ ดังนี้

๑. พัฒนาการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีหลักเกณฑ์กระบวนการทำงานที่ชัดเจน
๒. การเสริมสร้างและพัฒนากระบวนการทำงานและสมรรถนะของบุคลากรให้ไปสู่ความเป็นสากล ตามกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกปัจจุบัน
๓. การจัดการงบประมาณที่มีการนำเสนอและให้มีขั้นตอนอนุมัติทันตามกำหนดเวลา
๔. พัฒนาบุคคล จำนวนบุคลากรให้เพียงพอ มาตรการใช้แรงจูงใจในการเสริมความผูกพัน หรือความภักดีต่อองค์กรของข้าราชการ
๕. การดำเนินการให้มี กฎหมาย ระเบียบและแนวปฏิบัติที่ชัดเจนทันสมัย
๖. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัยสอดคล้องกับการขยายเติบโตของท่าอากาศยาน



## ส่วนที่ ๔

แผนปฏิบัติการด้านทำอากาศยาน  
ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)





## ๔.๑ ภาพรวมของของแผนปฏิบัติการ ด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

### ๔.๑.๑ วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดทิศทางในการดำเนินงานของกรมท่าอากาศยาน สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนองค์กรให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม รวมทั้งแผนระดับ ๓ อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### วิสัยทัศน์

“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

### ๔.๑.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

๑) เป้าหมาย :

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ

- ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

๒) ค่าเป้าหมาย : บรรลุผลลัพธ์ตามตัวชี้วัดพันธกิจและประเด็นเชิงยุทธศาสตร์ที่กำหนด

๓) ตัวชี้วัด :

- จำนวนท่าอากาศยานในภูมิภาคได้รับการพัฒนา / ปรับปรุง

- ท่าอากาศยานในภูมิภาคภายใต้สังกัดกรมท่าอากาศยาน มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)

- พัฒนาการบริหารจัดการและเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริการภาครัฐ

## ๔.๒ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แผนปฏิบัติการราชการ รายปี/ระยะ ๕ ปี (การดำเนินงานเรื่อง/ประเด็นต่าง ๆ)

แนวทางการพัฒนา (ต้องมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนระดับ ๒ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (และแผนย่อย) ที่เกี่ยวข้อง โดยที่การดำเนินการจะต้องสามารถไปสู่ผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับแผนย่อย และเป้าหมายระดับประเด็นได้อย่างเป็นรูปธรรม) ประเด็นยุทธศาสตร์ จำนวน ๓ ข้อ ประกอบด้วย



### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๒ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
๑. โครงข่ายทางอากาศยานที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางมาใช้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็วและสามารถรองรับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสาร	๑. ท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) *หน่วยงานรับผิดชอบ : กทบ.	๔๖	๕๐	๕๓	๕๔	๕๔	๑. ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว และการให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง
๒. การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ	๒ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน (ล้านคนต่อปี) *หน่วยงานรับผิดชอบ: กสท./กผง.	๙.๓	๑๓.๗๘	๑๓.๒๐	๑๓.๔๘	๑๓.๘๑	๒. ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคสำคัญ



## ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน”

ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๘ ตัวชี้วัด และ ๔ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
<p>๑. การบริหารจัดการ ท่าอากาศยาน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล</p> <p>๒. ท่าอากาศยานมีลักษณะกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และอาชีวอนามัย มีความปลอดภัยตามมาตรฐานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>๒.๑ ร้อยละความพึงพอใจผู้ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : สลก. (กสอ.)</p>	๘๐	๘๐	๘๕	๙๐	๙๐	๑. ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า
	<p>๒.๒ ร้อยละความสำเร็จการให้บริการ (Level of Service) ของท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินพาณิชย์ (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : กคม.</p>	N/A	N/A	๘๐	๘๕	๘๕	๒. สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน
	<p>๒.๓ ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : กคก./กมส.</p>	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๓. พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกกลุ่ม ทุกรูปแบบการเดินทาง และ การขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ
	<p>๒.๔ ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัย (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : กคก./กมส.</p>	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
	๒.๕ ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (ร้อยละ) *หน่วยงานรับผิดชอบ : กคก./กมส.	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	
	๒.๖ จำนวนท่าอากาศยานที่มีผิวต่างสัมผัส สำหรับผู้พิการทางการมองเห็น และชุดอุปกรณ์ขอความช่วยเหลือ (แห่ง) *หน่วยงานรับผิดชอบ : กกบ./กมส.	๒๙	๒๙	๒๙	๒๘	๒๘	
	๒.๗ ร้อยละความสำเร็จในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ร้อยละ) *หน่วยงานรับผิดชอบ : กผง./ทอย.	N/A	N/A	๗๐	๘๐	๘๕	๔. เตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล
	๒.๘ ท่าอากาศยานที่ได้ศึกษา Aeronautical Study เกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area) และระบบนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems)	N/A	N/A	๓	๖	๗	

\*หน่วยงานรับผิดชอบ : กมส.



### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “พัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส”

ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๖ ตัวชี้วัด และ ๘ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
<p>๑. การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ภายใต้หลักธรรมาภิบาล และมีภาพลักษณ์ที่ดี เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความทันสมัย สอดคล้องกับนโยบาย ๔.๐</p> <p>๒. การบริหารทรัพยากรมนุษย์เพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรและสถานการณ์แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีจุดมุ่งเน้นการวางรากฐาน การมีระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ครอบคลุมทั้งระบบและมีการบริหารที่รวดเร็วโปร่งใส</p> <p>๓. ทรัพยากรบุคคลได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถเพิ่มขึ้นเพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุตามเป้าหมาย โดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดภัย จริตและประเพณีมิชอบ</p>	<p>๓.๑ ร้อยละจำนวนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนองภายใน ๑๕ วันทำการ (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : สลก.(กสอ.)</p>	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	<p>๑. ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบบริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>๒. นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐสนองต่อพันธกิจการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ ๔.๐</p> <p>๓. พัฒนาระบบฐานข้อมูล บัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน</p> <p>๕. เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดภัย จริต</p> <p>๖. นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง</p>
	<p>๓.๒ ร้อยละของกระบวนการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการบริหารทดแทนหรือเพิ่มประสิทธิภาพ (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : ศทส.</p>	๗๕	๘๐	๘๕	๘๕	๘๕	
	<p>๓.๓ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการลดและคัดแยกขยะ (ร้อยละ)</p> <p>*หน่วยงานรับผิดชอบ : พพร.</p>	N/A	N/A	๕	๕	๕	



เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย					กลยุทธ์
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
	๓.๔ ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของกรมท่าอากาศยาน (ร้อยละ) *หน่วยงานรับผิดชอบ : สลก.(กจท.)	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐	๙๐	
	๓.๕ ระดับความสำเร็จของการบริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ *หน่วยงานรับผิดชอบ : สลก.(กจท.)	๕	๕	๕	๕	๕	๗. พัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับบริบทขององค์กร
	๓.๖ ระดับความสำเร็จของการจัดการพัฒนาได้ตามแผนฝึกพัฒนาฝึกอบรมที่กำหนด *หน่วยงานรับผิดชอบ : สลก.(กพส.)	๕	๕	๕	๕	๕	๘. พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร และส่งเสริมกำลังคนคุณภาพอย่างเป็นระบบ



## ๔.๓ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

### ๔.๓.๑ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑. ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง ๑ แห่ง
๒. งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง ๑ แห่ง
๓. งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ ๑) ท่าอากาศยานระนอง ๑ แห่ง
๔. งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร ๑ แห่ง
๕. งานก่อสร้างอุโมงค์ถนน และขยายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง บริเวณหัวทางวิ่ง ๑๖ ท่าอากาศยานหัวหิน ๑ แห่ง
๖. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม. จำนวน ๑๑ เครื่อง ได้แก่ ทพล. ทอบ. ทรอ. ทนน. ทลป. ทนธ. ทมด. ทมส. ทนม. แห่งละ ๑ เครื่อง และ ทนศ. ๒ เครื่อง
๗. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม. ๖ เครื่อง ได้แก่ ทมส. ทรน. ทชพ. ทพช. แห่งละ ๑ เครื่อง และ ทนศ. ๒ เครื่อง
๘. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบเดินผ่าน (Walkthrough) ๓๖ เครื่อง ได้แก่ ทนพ. ทรอ. ทลป. ทลย. ทรน. ทมด. ทชพ. ทมส. และ ททท. แห่งละ ๑ เครื่อง // ทอบ. ทนศ. ทพล. ทสน. ทปร. และ ทนธ. แห่งละ ๒ เครื่อง // ทสฎ. ทชก. และ ทตง. แห่งละ ๕ เครื่อง
๙. จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEADS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ ซม. พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ ๓ เครื่อง ได้แก่ ทชก. ทนศ. และ ทตง.
๑๐. จัดหาเครื่องตรวจสารวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) ๑๒ เครื่อง ได้แก่ ทตง. ทนพ. ทรอ. ทนน. ทสน. ทลป. ทลย. ทมส. ททท. ทพร. ทนม. และ ทพช.
๑๑. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบบันไดเลื่อน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ทสฎ. ททท. และ ทพล.
๑๒. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงสัมภาระผู้โดยสารขาเข้า จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ ทลย. ทชพ. ทมส. ททท. ทสฎ. ทมด. ทชพ. ททท. ทรอ.
๑๓. จัดหาและติดตั้งไฟลานกลับลำ (Runway Turn Pad Lights) จำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ ทอบ. ทลย. ทมด. ทชพ. และ ทบต.
๑๔. ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทสน. และ ทนธ.
๑๕. จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทลย. และ ทนน.
๑๖. ระบบตรวจการณ์พื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama ท่าอากาศยานขอนแก่น ๑ ระบบ
๑๗. จัดหารถดับเพลิง ขนาด ๔x๔ จำนวน ๔ คัน ได้แก่ ทลย. ทตง. ทพร. และ ทนม.
๑๘. งานปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ทพล. ทนน. และ ททท.
๑๙. งานก่อสร้างจุดตรวจคันรถยนต์ และยานพาหนะก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน ท่าอากาศยานขอนแก่น ๑ แห่ง
๒๐. งานก่อสร้างลานจอดรถยนต์ และปรับปรุงกายภาพ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทสน. และ ทรอ.
๒๑. งานก่อสร้างแผงป้องกันการเกิดอันตรายต่ออากาศยานที่อาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานขอนแก่น
๒๒. โครงการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลเพื่อการนำเข้าและการแลกเปลี่ยนข้อมูลกลาง สำหรับกรมท่าอากาศยาน ๑ โครงการ
๒๓. โครงการพัฒนาระบบการติดตามและประมวลผลข้อมูลเพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ ๑ โครงการ



๒๔. โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และพัฒนาระบบช่วยเหลืองานบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ๑ โครงการ
๒๕. งานระบบจ่ายน้ำดับเพลิงอากาศยาน จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ทมส. ทสฎ. ทนธ. ทนศ.
๒๖. จัดซื้อและติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับผู้พิการทางการมองเห็น จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ทรน. ทนธ. ทอบ.
๒๗. งานทดสอบสภาพผิวทางวิ่งทางขับและรักษาระดับความปลอดภัยตามมาตรฐาน ท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ๒๘ แห่ง
๒๘. จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับตำแหน่งที่สำคัญ และจัดทำแผนการสรรหาและคัดเลือกล่วงหน้า อย่างเป็นรูปธรรม
๒๙. จัดทำระบบการประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่ ก.พ. กำหนด
๓๐. ประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน (ITA)

#### ๔.๓.๒ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗

๑. ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ เพิ่มเติมตามผลคำพิพากษาของศาล โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก ๑ แห่ง
๒. ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง ๑ แห่ง
๓. ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ๑ แห่ง
๔. งานซ่อมบำรุงเสริมผิวทางวิ่ง ทางขับ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ๑ แห่ง
๕. งานก่อสร้างขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ๑ แห่ง
๖. งานปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน จำนวน ๒ แห่ง ทสน. และ ทรอ.
๗. ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และลานจอดเครื่องบิน และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานลำปาง
๘. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบเดินผ่าน (Walkthrough) จำนวน ๙ เครื่อง ได้แก่ ทอบ. (๒) ทนศ. (๓) ทมด. (๑) ทนน. (๑) และทพร. (๒)
๙. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม. จำนวน ๑๒ เครื่อง ได้แก่ ทขก. (๑) ทพล. (๑) ททท. (๒) ทสฎ. (๑) ทนศ. (๓) ทตง. (๒) ทมด. (๑) และทชพ. (๑)
๑๐. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม. จำนวน ๑๑ เครื่อง ได้แก่ ทอบ. (๑) ทนธ. (๑) ทขก. (๑) ททท. (๑) ทสฎ. (๒) ทชพ. (๑) ทนศ. (๒) และทตง. (๒)
๑๑. จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ ซม. จำนวน ๔ เครื่อง ได้แก่ ทตง. (๑) ทนศ. (๒) และ ทอบ. (๑)
๑๒. จัดหาและติดตั้งระบบ Digital Camera และระบบควบคุมพื้นที่อาคารผู้โดยสาร จำนวน ๕ ระบบ ได้แก่ ทรอ. ทอบ. ทนน. ททท. และ ทนธ.
๑๓. ซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ ขนาด ๕๐๐ kVA (Mobile Generator) สำหรับระบบป้องกันน้ำท่วม ทนศ.
๑๔. ปรับปรุงระบบไฟส่องสว่าง ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ ทนฎ. ทมส. ทชพ. ทนน. และ ทลป.
๑๕. จัดหาและติดตั้งไฟลานกลับลำ (Runway Turn pad Lights) จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทนน. และ ทรอ.



๑๖. ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ จำนวน ๒ ระบบ ได้แก่ ทนศ. และ ทนพ.
๑๗. ปรับปรุงระบบไฟ Sequence Flashing Lights และไฟป้าย Taxi Guidance Sign ท่าอากาศยาน ได้แก่ ทพล.
๑๘. ปรับปรุงระบบไฟทางขับ (Taxi Way Edge Lights) ทสฎ.
๑๙. ซ่อมพร้อมติดตั้งระบบดับเพลิงอัตโนมัติด้วยสารสะอาด NOVEC ๑๒๓๐ (Fire Suppression Novec ๑๒๓๐ System) ได้แก่ ทสฎ. และ ทอบ.
๒๐. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบบันไดเลื่อน จำนวน ๓ ระบบ ทสฎ.
๒๑. ปรับปรุงระบบปรับอากาศ อาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน ๑ ระบบ ทมส.
๒๒. รถกวาดตูด จำนวน ๔ คัน ได้แก่ ทนน. ทมด. ทนธ. และ ทสน.
๒๓. จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง จำนวน ๑ คัน ทมด.
๒๔. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบตรวจสอบรถยนต์ เข้า-ออก เพื่อการรักษาความปลอดภัย จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ ทตง. ทนศ. ทนธ. ทสน. ทอบ. และ ทนพ.
๒๕. ซ่อมพร้อมติดตั้งระบบรับ-ส่งข่าวสารการบิน Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN/AMHS) ส่วนกลาง และท่าอากาศยานภูมิภาค ๒๗ แห่ง ๑ ระบบ
๒๖. ซ่อมระบบตรวจการณ์พื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama ได้แก่ ทพล.
๒๗. จัดหารถดับเพลิง ขนาด ๖x๖ จำนวน ๗ คัน ได้แก่ ทนน. ทนศ. ทนพ. ทรน. ทพล. (๑)ทสน. (๑) และ ทมด. (๑)
๒๘. ค่าใช้จ่ายในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ
๒๙. โครงการจัดซื้อระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ๑ ระบบ
๓๐. โครงการจัดซื้อระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ ๑ ระบบ
๓๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ๑ โครงการ
๓๒. โครงการจัดหาและติดตั้งซอฟต์แวร์ระบบบริหารนิรภัยการบิน (Safety Management System Software) ๑ โครงการ
๓๓. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการ สำหรับท่าอากาศยาน ๒๖ แห่งเพื่อใช้งาน (SD-WAN) ๑ โครงการ
๓๔. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนดิจิทัล ประจำปี ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐ และประเมินระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ๑ โครงการ

#### ๔.๓.๓ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘

๑. จัดหารถดับเพลิง ขนาด ๖x๖ จำนวน ๑๑ คัน ได้แก่ ทกบ. (๒) ทสฎ. (๒) ทอด. (๒) ทอบ. (๒) ทขก. (๒) และ ทลป. (๑)
๒. จัดหารถกู้ภัยอากาศยาน จำนวน ๗ คัน ได้แก่ ทกบ. (๑) ทสฎ. (๑) ทอด. (๑) ทอธ. (๑) ทขก. (๑) ทพล. (๑) และ ทสน. (๑)
๓. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบเดินผ่าน (Walkthrough) จำนวน ๓๑ เครื่อง ได้แก่ ทกบ. (๒) ทสฎ. (๒) ทบร. (๔) ทอด. (๒) ทนศ. (๒) ทอบ. (๑) ทตง. (๒) ทสน. (๒) ทขก. (๓) ทพล. (๒) ทรน. (๑) ทชพ. (๒) ทลป. (๓) ทบต. (๑) ทนพ. (๒)
๔. ชุด SCBA รวม ๒๒ ชุด ได้แก่ ทกบ. (๑๕) และ ทอด. (๗)
๕. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอูโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม. จำนวน ๘ เครื่อง ได้แก่ ทสฎ. (๑) ทบร. (๑) ทอด. (๑) ทอบ. (๑) ทรน. (๒) ทพร. (๑) และ ทพช. (๑)



๖. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม. จำนวน ๑๗ เครื่อง ได้แก่ ทกบ. (๔) ทสฎ. (๔) ทบร. (๑) ทอด. (๒) ทขก. (๑) ทพล. (๑) ทนن. (๑) ทลป. (๑) ทลย. (๑) ทนพ. (๑)
๗. เครื่องตรวจสารวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) จำนวน ๑๔ เครื่อง ได้แก่ ทกบ. (๑) ทสฎ. (๒) ทอด. (๒) ททท. (๑) ทอบ. (๑) ทตง. (๑) ทขก. (๒) ทพล. (๑) ทรน. (๑) ทขพ. (๑) ทบต. (๑)
๘. ค่าปรับปรุงระบบตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS จำนวน ๘ ระบบ ได้แก่ ทสฎ. ทอด. ทอบ. ทตง. ทสน. ทพล. ทนพ. และ ทนธ.
๙. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
๑๐. ระบบสายพานลำเลียงสัมภาระผู้โดยสารขาเข้า จำนวน ๒ ระบบ ได้แก่ ทนน. และ ทลป.
๑๑. ระบบสายพานลำเลียงสัมภาระผู้โดยสารขาเข้า พร้อมสายพานป้อนสัมภาระและอุปกรณ์ ๒ ระบบ ทบร.
๑๒. ระบบ Digital Camera และระบบควบคุมพื้นที่อาคารที่พัสดุโดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
๑๓. ค่าปรับปรุงระบบ Digital Camera และระบบควบคุมพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
๑๔. ค่าปรับปรุงระบบไฟส่องสว่างแนวรั้วพื้นที่เขตการบิน จำนวน ๒๒ แห่ง
๑๕. รถศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ (MCP) จำนวน ๗ คัน ทกบ. (๑) ทสฎ. (๑) ทบร. (๑) ทอด. (๑) ททท. (๑) ทนศ. (๑) ทอบ. (๑)
๑๖. ยานพาหนะพร้อมติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับสิ่งแปลกปลอมบนทางวิ่ง (Foreign Object Debris Vehicle : FOD Vehicle) จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ ทกบ. ทสฎ. ทอบ. ทอด. ทนศ. ทตง.
๑๗. ระบบตรวจการณ์พื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama จำนวน ๒ แห่ง ทสฎ. ทอบ.
๑๘. ค่าปรับปรุงระบบจ่ายไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ (UPS) จำนวน ๑๕ แห่ง ได้แก่ ทสฎ. ทอด. ททท. ทสน. ทมส. ทพล. ทรน. ทรอ. ทพร. ทนن. ทลป. ทนม. ทบต. ทนพ. ทนธ.
๑๙. เครื่องอัดอากาศ จำนวน ๘ เครื่อง ได้แก่ ททท. ทนศ. ทมส. ทขก. ทขพ. ทรอ. ทนน. ทพข.
๒๐. รถกวาดตูด จำนวน ๒ คัน ได้แก่ ททท. และ ทพร.
๒๑. รถกระเช้าสำหรับซ่อมบำรุงในที่สูง จำนวน ๕ คัน ได้แก่ ทสฎ. ทนศ. ททท. ทอบ. และ ทบร.
๒๒. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐x๔๐ ซม. พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ๑ เครื่อง
๒๓. สะพานเทียบเครื่องบินพร้อมระบบนำอากาศยานเข้าจอด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ๑ ระบบ
๒๔. งานปรับปรุงระบบประปา ได้แก่ ทขพ. ทสน. ทมส. และ ทบต.
๒๕. ค่าปรับปรุงระบบประปาและระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พัสดุโดยสาร ทอด.
๒๖. ค่าก่อสร้างปรับปรุงรั้วเขตการบินและพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตสนามบิน ได้แก่ ทขก. และ ทนศ.
๒๗. ค่าปรับปรุงพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และปลายทางวิ่ง และองค์ประกอบอื่น ๆ ทพล.
๒๘. ค่าปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน ทนพ.
๒๙. ค่าก่อสร้างเปลี่ยนท่อเมนและปรับปรุงระบบประปา ทกบ.
๓๐. ค่าก่อสร้างระบบจ่ายน้ำดับเพลิงอากาศยาน ทสน.
๓๑. ค่าก่อสร้างระบบจ่ายน้ำดับเพลิงอากาศยาน ได้แก่ ทรอ. และ ทนพ.
๓๒. ค่าก่อสร้างบ่อไฟฟ้กซึมดับเพลิง พร้อมเส้นทางเข้า – ออก และปรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน ๒๖ แห่ง
๓๓. ค่าทดสอบสภาพผิวทางวิ่ง ทางขับ และรักษาระดับความปลอดภัยตามมาตรฐาน ท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน
๓๔. ค่าตรวจสอบชั้นโครงสร้างใต้ผิวทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินด้วยวิธี Ground Penetrating Radar Evaluation (GPR)



๓๕. งานก่อสร้างจุดตรวจค้นรถยนต์ และยานพาหนะ บริเวณหน้าท่าอากาศยาน และก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน ทบต.
๓๖. ค่าก่อสร้างจุดตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะ ก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน ได้แก่ ทกบ. และ ทบร.
๓๗. ค่าซ่อมบำรุงเสริมผิวทางวิ่งทางขับ ได้แก่ ทกบ. และ ทอบ.
๓๘. ค่าก่อสร้างพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตการบิน ทกบ.
๓๙. ค่าก่อสร้างพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตการบินและก่อสร้างรั้วข้ามลำน้ำ ทสฎ.
๔๐. ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย และถนนเข้าทางวิ่ง ทนม.
๔๑. ค่าก่อสร้างปรับระดับเครื่องนึ่งอากาศยาน Bak ๑๔ ทอบ.
๔๒. ค่าก่อสร้างถนนจากอาคารดับเพลิงเข้าสู่ทางวิ่ง ทอบ.
๔๓. ค่าซ่อมแซมรางระบายน้ำ และระบบป้องกันดินพังทลาย พร้อมองค์ประกอบอื่น ๆ ทบต.
๔๔. ค่าก่อสร้างถนนทางเข้าบริเวณพื้นที่บริการใหม่ และถนนบริการภายในเขตพื้นที่การบินพร้อมองค์ประกอบอื่น ๆ ทกบ.
๔๕. ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษา Aeronautical study เกี่ยวกับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems) ทกบ.
๔๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษา Aeronautical study เกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) ทสฎ.
๔๗. ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษา Aeronautical study เกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area) ทอด.
๔๘. ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อออกใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ จำนวน ๕ สนามบิน
๔๙. ค่าก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ ทขพ.
๕๐. รายการจัดซื้อระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการ จำนวน ๒ รายการ ได้แก่ ทขก. และ ทนศ.
๕๑. รายการจัดซื้ออุปกรณ์เครือข่ายไร้สายเพื่อทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับท่าอากาศยาน ๒๖ แห่ง
๕๒. รายการจัดซื้อคอมพิวเตอร์เพื่อทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพกรมท่าอากาศยาน
๕๓. ค่าออกแบบปรับปรุงระบบประปา และระบบสุขาภิบาล ท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ๒๗ แห่ง
๕๔. ค่าก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารและปรับปรุงภูมิทัศน์ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
๕๕. ค่าปรับปรุงต่อเติมพื้นที่และห้องน้ำอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานน่านนคร
๕๖. ค่าปรับปรุงหลังคาและห้องประชุมพร้อมติดตั้งระบบโสตทัศนูปกรณ์ อาคารที่ทำการ ๑๐ ชั้น ปรับปรุงอาคารที่ทำการพัสดุ ๒ ชั้น และกรมท่าอากาศยาน
๕๗. ค่าปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานเบตง
๕๘. ค่าปรับปรุงเปลี่ยนหลังคา และระบบกันซึมอาคารที่พักผู้โดยสาร และรอบบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก
๕๙. ค่าจ้างออกแบบพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ปรับปรุงทางขับขนาน ระบบระบายน้ำ และองค์ประกอบอื่น ๆ และเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุบลราชธานี
๖๐. ค่าจ้างออกแบบปรับปรุงพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้เป็นไปตามมาตรฐานท่าอากาศยานอุดรธานี
๖๑. ค่าปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารประกอบอื่น ๆ ท่าอากาศยานลำปาง
๖๒. ติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับผู้พิการทางการมองเห็น และชุดอุปกรณ์ ขอความช่วยเหลือฉุกเฉินสำหรับห้องน้ำคนพิการ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทกบ. และ ทสฎ.
๖๓. ติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับผู้พิการทางการมองเห็น จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทมส. และ ทนม.



#### ๔.๓.๔ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

๑. โครงการจัดซื้อระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการท่าอากาศยานอุดรธานี
๒. โครงการจัดซื้อและติดตั้งระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานภายในแบบบูรณาการ
๓. โครงการจัดหาอุปกรณ์สำรองข้อมูล
๔. โครงการจัดซื้อคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ต่อพ่วงเพื่อสนับสนุนเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานปฏิบัติงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙
๕. ระบบกล้องประจำตัวเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ๒๖ แห่ง
๖. ระบบฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตรายประจำท่าอากาศยาน (Computer Base Training system) จำนวน ๒๖ แห่ง
๗. โครงการจัดหาระบบวิเคราะห์ข้อมูลและเฝ้าระวังด้วย AI เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในสนามบิน
๘. โครงการจัดหาระบบเชื่อมต่อข้อมูลสารสนเทศเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจร่วมกัน ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Airport - Collaboration Decision Making - A -CDM) ท่าอากาศยานกระบี่ ตำบลเหนือคลอง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ ๑ ระบบ
๙. โครงการจัดซื้อและติดตั้งระบบจัดสรรเวลาท่าอากาศยาน (Airport Slot Allocation)
๑๐. ระบบบริหารจัดการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสังกัดกรมท่าอากาศยาน (Airport Security Control and command system) ๑ ระบบ
๑๑. ระบบบันไดเลื่อน ท่าอากาศยานอุดรธานี
๑๒. ชุดผจญเพลิง แบบ Aluminized สำหรับท่าอากาศยานภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ ท่าอากาศยานภาคใต้
๑๓. ชุด SCBA และถังอัดอากาศ สำหรับท่าอากาศยานภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้
๑๔. งานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๓ ชั้น จำนวน ๑ หลัง (๒๔ ยูนิต) พร้อมปรับปรุงกายภาพ จำนวน ๕ แห่ง ได้แก่ ทพร. ทรอ. ทลย. ทนศ. และทชพ.
๑๕. งานก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๓ ชั้น จำนวน ๒ หลัง (๔๘ ยูนิต) ท่าอากาศยานแม่สอด ๑ แห่ง
๑๖. งานก่อสร้างปรับปรุงกรมท่าอากาศยาน อาคารสำนักงานและ ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ และ ปรับปรุงภูมิทัศน์ กรมท่าอากาศยาน
๑๗. ค่าตรวจสอบชั้นโครงสร้างใต้ผิวทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินด้วยวิธี Ground Penetrating Radar Evaluation (GPR) ท่าอากาศยาน ๑๐ แห่ง กรมท่าอากาศยาน
๑๘. ค่าทดสอบความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งและปลายทางวิ่ง ท่าอากาศยาน ๑๐ แห่ง
๑๙. ค่าปรับปรุงซ่อมแซมบ้านพักเจ้าหน้าที่ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทนศ. และ ทสฎ.
๒๐. สะพานเทียบเครื่องบินพร้อมระบบนำอากาศยานเข้าจอด ท่าอากาศยานขอนแก่น
๒๑. เครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ สำหรับอาคาร AFL ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
๒๒. ค่าปรับปรุงระบบไฟส่องสว่างลานจอดเครื่องบินเป็นชนิด LED จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ทพร. ทสฎ. และทพล.
๒๓. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม. จำนวน ๒ เครื่อง ได้แก่ ทนน. และ ทบต.
๒๔. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม. จำนวน ๕ เครื่อง ได้แก่ ทขก. (๑) ทมด. (๑) ทรอ. (๑) ททท. (๒)



๒๕. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบเดินผ่าน (Walkthrough) จำนวน ๒๕ เครื่อง ได้แก่ ทนพ. (๒) ทพล. (๒) ทลย. (๒) ทลป. (๓) ทสก. (๒) ทขก. (๓) ทอบ. (๒) ทอด. (๓) ทชพ. (๒) ทนศ. (๒) ทตง. (๒)
๒๖. ระบบ Digital Camera และระบบควบคุมพื้นที่อาคารผู้โดยสาร จำนวน ๒ ระบบ ได้แก่ ทพล. และ ทอด.
๒๗. ค่าปรับปรุงระบบจัดการรักษาความปลอดภัยพื้นที่การบิน จำนวน ๑๐ ระบบ ได้แก่ ทอด. ทขก. ทอบ. ทสน. ทบร. ทบต. ทรอ. ทมด. ทมส.
๒๘. ไฟลานกลับลำ (Runway Turnpad Lights) ทพล. ๑ ระบบ
๒๙. ยานพาหนะพร้อมติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับสิ่งแปลกปลอมบนทางวิ่ง (Foreign Object Debris Vehicle : FOD Vehicle) จำนวน ๔ ระบบ ได้แก่ ทขก. ทพล. ทนน. และ ทนพ.
๓๐. ค่าปรับปรุงระบบตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียงสัมภาระห้องควบคุม และอุปกรณ์ จำนวน ๒ ระบบ ได้แก่ ทนน. และ ทรอ.
๓๑. ค่าปรับปรุงระบบไฟ TAXIWAY EDGE LIGHTS และ TAXIWAY GUIDANCE SIGN และไฟส่องลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานตรัง ๑ ระบบ
๓๒. รถศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ (MCP) จำนวน ๓ คัน ได้แก่ ทขก. ทตง. และ ทพล.
๓๓. รถกวาดตูด ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ๑ คัน
๓๔. รถตักหน้าชุดหลังขับเคลื่อน ๔ ล้อ จำนวน ๑๗ คัน ได้แก่ ทอด. ทสฎ. ทอบ. ทขก. ทลย. ทบร. ทสน. ทชพ. ทลป. ทนธ. ทนม. ทตง. ทมส. ทรน. ทหท. ทพช. และ ทบต.
๓๕. รถตัดหญ้าพร้อมอุปกรณ์ประกอบ ขนาดไม่น้อยกว่า ๘๘ แรงม้า จำนวน ๑๘ คัน ได้แก่ ทอด. ทอบ. ทลย. ทบร. ทพล. ทสน. ทชพ. ทนธ. ทนม. ทตง. ทรอ. ทนน. ทมส. ทรน. ทหท. ทพช. ทพย. และ ทพร.
๓๖. เครื่องสูบน้ำ ท่าอากาศยาน ๒ แห่ง
๓๗. ค่าปรับปรุงระบบไฟ Sequence Flashing Lights หัวทางวิ่ง ๓๒ ท่าอากาศยานกระบี่
๓๘. ระบบแจ้งเตือนและปริมาณน้ำบนทางวิ่ง จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทกบ. และ ทสฎ.
๓๙. ระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ลานจอดอากาศยาน จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ทขก. ทสฎ. ทกบ. และ ทอด.
๔๐. ค่าปรับปรุงระบบตรวจค้นสัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin baggage) และผู้โดยสารขาออก จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทสฎ. และ ทกบ.
๔๑. จัดหารถกู้ภัยอากาศยาน ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
๔๒. ค่าปรับปรุงประตูชั้นดาดฟ้า ประตูห้องตรวจสัมภาระ และประตูอื่น ๆ ท่าอากาศยานพิษณุโลก
๔๓. ค่าปรับปรุงกำแพงกันคลื่น ท่าอากาศยานหัวหิน
๔๔. ค่าแก้ไขข้อบกพร่องด้านการบิน ขยายทางขับ ปรับปรุงลานจอดเครื่องบิน และก่อสร้างจุดตรวจค้นบุคคลและยานพาหนะ ก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน ท่าอากาศยานหัวหิน ๑ แห่ง
๔๕. ค่าปรับปรุงรั้วเขตการบิน และก่อสร้างพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตการบิน ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
๔๖. ค่าก่อสร้างพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตการบิน และก่อสร้างรั้วข้ามลำน้ำ ท่าอากาศยานสกลนคร
๔๗. ค่าก่อสร้างพื้นคอนกรีตตามแนวรั้วเขตการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
๔๘. ค่าก่อสร้างโรงพักขยะ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทบต. และ ทสฎ.
๔๙. ค่าก่อสร้างถนนจากอาคารดับเพลิงเข้าสู่ทางวิ่ง และขยายถนนทางเข้า ท่าอากาศยานอุดรธานี
๕๐. ค่าก่อสร้างจุดตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะ ก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
๕๑. ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการดับเพลิง และหน่วยกู้ภัย จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทพล. และ ทสน.
๕๒. ค่าก่อสร้างที่จอดรถยนต์ ท่าอากาศยานลำปาง



๕๓. ค่าจ้างออกแบบและจัดทำแบบมาตรฐานงานก่อสร้างท่าอากาศยาน และรายละเอียดประกอบแบบมาตรฐานท่าอากาศยาน
๕๔. ค่าจ้างออกแบบปรับปรุงป้ายบอกทางท่าอากาศยาน ๒๖ แห่ง
๕๕. ค่าทดสอบสภาพผิวทางวิ่ง ทางขับ และรักษาระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานท่าอากาศยาน ๒๖ แห่ง
๕๖. ค่าปรับปรุงผิวคอนกรีตและเปลี่ยนวัสดุคู่อุตรอยต่อ ลานจอดเครื่องบิน จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทพล. และ ทสน.
๕๗. ค่าปรับปรุงตกแต่งภายในเพื่อสร้างอัตลักษณ์ของจังหวัด จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ ทตง. ทนศ. ทอด. ทขก. ทกบ. ทสฎ. ทอบ. และทพร.
๕๘. ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาและจัดทำผังแม่บท จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ทกบ. และ ทสฎ.
๕๙. ค่าก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ ๑) ท่าอากาศยานแพร่
๖๐. ค่าปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานระนอง
๖๑. ค่าจ้างควบคุมงานปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานระนอง
๖๒. ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ (ระยะที่ ๑) ท่าอากาศยานแพร่
๖๓. ค่าจ้างออกแบบงานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน องค์ประกอบอื่น ๆ และศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพัทลุง
๖๔. ค่าจ้างออกแบบงานก่อสร้างทางขับ ขยายลานจอดเครื่องบิน ปรับปรุงระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม และองค์ประกอบอื่นๆ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนราธิวาส



**กรมท่าอากาศยาน**

**แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน  
ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

**จัดทำโดย  
กองแผนงาน**

DEPARTMENT OF AIRPORTS