

# แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

## กรมท่าอากาศยาน

### ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

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

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ขึ้น ซึ่งได้มุ่งเน้นการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยการบริหารจัดการท่าอากาศยาน อย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล เพื่อส่งเสริมพัฒนาโครงข่าย ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ กิจกรรมท่าอากาศยาน มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพและความสอดคล้อง โดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๔ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ประเด็นที่ ๖ พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และประเด็นที่ ๒๐ การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) และ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนงานเพื่อตอบสนอง เชื่อมโยง และบรรลุ เป้าหมายในการดำเนินการ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เป็นการกำหนด ทิศทางและกรอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนระดับที่ ๒ และแผนระดับที่ ๓ โดยเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์ของกรมท่าอากาศยาน ตามแผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยานที่ได้อนุมัติให้ขยายระยะเวลาดำเนินการถึงปี ๒๕๖๕ ด้วยแล้ว ประกอบด้วย ๕ ประเด็น ดังนี้

๑. จัดให้มี พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่
๒. ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๓. พัฒนา และปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ
๔. พัฒนาองค์กรภายใต้หลัก ธรรมาภิบาล
๕. บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อการปฏิบัติงานขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี และแผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี ต่อไป

## ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

### ๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

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

##### เป้าหมาย

๑. ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
๒. ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

##### ตัวชี้วัด

๑. รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และการกระจายรายได้
๒. ผลผลิตภาพการผลิตของประเทศ ทั้งในปัจจัยการผลิตและแรงงาน
๓. การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา
๔. ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

##### ประเด็นยุทธศาสตร์

๑. **อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต** อุตสาหกรรมและบริการไทยต้องพร้อมรับมือและสร้างโอกาสจากความท้าทายที่เกิดขึ้นจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ ๔ ที่เป็นผลของการหล่อหลอมเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีชีวภาพ และเทคโนโลยีทางกายภาพเข้าด้วยกัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วเป็นวงกว้างและลึกซึ้งทั้งระบบอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงพื้นฐานโครงสร้างอุตสาหกรรมและบริการ โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยีแห่งอนาคต เพิ่มบุคลากรที่มีทักษะและความรู้ตามความต้องการของตลาด สร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรมและบริการที่เหมาะสม และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอย่างยั่งยืน

๒. **โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก** โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

**๒) ยุทธศาสตร์ชาติ (๒) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ**  
**เป้าหมาย**

๑. ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวมตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
๒. ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
๓. ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
๔. กระบวนการยุติธรรม เป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

**ตัวชี้วัด**

๑. ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ
๒. ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ
๓. ระดับความโปร่งใส การทุจริต ประพฤติมิชอบ
๔. ความเสมอภาคในกระบวนการยุติธรรม

**ประเด็นยุทธศาสตร์**

๑. ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ
๒. ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่
๓. ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ
๔. ภาครัฐมีความทันสมัย
๕. บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ
๖. ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
๗. กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
๘. กระบวนการยุติธรรมเคารพสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อประชาชนโดยเสมอภาค

## ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

### ๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

#### ประเด็นที่ (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

##### ๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ค่าเป้าหมาย : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในอันดับที่ ๔๕ ภายในปี ๒๕๖๕

##### ๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

การขนส่งทางอากาศ : ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้าและการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

- เป้าหมายของแผนย่อย

๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
๒. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)

๒. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

ค่าเป้าหมาย

๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่า ร้อยละ ๑๒ ภายในปี ๒๕๖๕

๒. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อ การเดินทางในเมืองทั้งหมด

- กรุงเทพฯ และปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๓๐
- เมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕

## ประเด็นที่ (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

### ๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ผลผลิตภาพการผลิตของภาค อุตสาหกรรมและภาคบริการเพิ่มขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

#### ตัวชี้วัด

๑. อัตราการขยายตัวของผลผลิตภาพ การผลิตของภาคอุตสาหกรรม (เฉลี่ยร้อยละ)
๒. อัตราการขยายตัวของผลผลิตภาพการผลิตของภาคบริการ (เฉลี่ยร้อยละ)

#### ค่าเป้าหมาย

๑. อัตราการขยายตัวของผลผลิตภาพ การผลิตของภาคอุตสาหกรรม เฉลี่ยร้อยละ ๒.๒

ภายในปี ๒๕๖๕

๒. อัตราการขยายตัวของผลผลิตภาพ การผลิตของภาคบริการ เฉลี่ยร้อยละ ๒.๗

ภายในปี ๒๕๖๕

### ๒) แผนย่อย การพัฒนาระบบนิเวศอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

- แนวทางการพัฒนา

๑. สนับสนุนการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตของอุตสาหกรรมและบริการตลอดห่วงโซ่มูลค่า โดยให้มีกลไกการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่มูลค่าและมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และจัดให้มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สนับสนุนภาคอุตสาหกรรม

๒. กำหนดให้มีการทำการคาดการณ์เทคโนโลยีในอนาคต ทั้งในภาพรวมและรายสาขาสำหรับการกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการของประเทศให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว และเป็นแนวทางในการวางแผนการทำงานของทั้งภาครัฐ และภาคธุรกิจ

๓. วางแนวทางการผลิตและพัฒนาบุคลากรภาคอุตสาหกรรมและบริการ โดยเชื่อมโยงภาคการศึกษาภาคอุตสาหกรรมและบริการให้ตอบสนองความต้องการของแต่ละสาขาของอุตสาหกรรม และบริการ และจัดให้มีแผนพัฒนากำลังแรงงานทั้งประเทศในทุกกระดับ ทั้งแรงงานในประเทศที่เป็นแรงงานฝีมือ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ประกอบการ และแรงงานต่างด้าว และส่งเสริมการนำเข้าบุคลากรที่ขาดแคลน จากต่างประเทศหรือบุคลากรที่มีทักษะในอุตสาหกรรมใหม่

๔. ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านข้อมูลที่สุดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสนับสนุนให้มีข้อมูลเปิดเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม ส่งเสริมให้เกิดธรรมาภิบาลข้อมูลขึ้นในองค์กรต่างๆ ในสังคม และส่งเสริมให้มีการจัดเก็บข้อมูลของภาครัฐอย่างบูรณาการ

๕. พัฒนาการให้บริการจัดทรัพย์สินทางปัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการนำทรัพย์สินทางปัญญาไปใช้ประโยชน์

- เป้าหมายของแผนย่อย : แรงงานไทยมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพแรงงาน

ค่าเป้าหมาย : อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพแรงงาน อันดับที่ ๖๐

ภายในปี ๒๕๖๕

## ประเด็นที่ (๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

### ๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ประเทศไทยมีพื้นที่ที่มีแผนผังภูมิโนเวคเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาเมืองน่าอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ รวมทั้งผังพื้นที่อนุรักษ์ ทรัพยากร ธรรมชาติ แหล่งโบราณคดี

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : แผนผังภูมิโนเวคระดับภาค (จำนวน)

ค่าเป้าหมาย : มีแผนผังภูมิโนเวค ๑ ภาค ภายในปี ๒๕๖๕

### ๒) แผนย่อย การพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมิโนเวคอย่างยั่งยืน

- แนวทางการพัฒนา

๑. จัดทำฐานข้อมูลที่ใช้ได้ทุกหน่วยงานร่วมกัน ด้านการพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรม อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และพื้นที่อนุรักษ์

๒. จัดทำแผนผังภูมิโนเวคของพื้นที่

๓. ให้ความรู้ ประชาชน และบูรณาการทุกภาคส่วนในการเพิ่มและรักษาพื้นที่สีเขียว

๔. ปรับปรุงกฎหมายและบังคับใช้การใช้ประโยชน์ของชุมชนในพื้นที่ป่าอย่างสมดุล

๕. พัฒนาและส่งเสริมกลไกการให้บริการของระบบนิเวศและการสงวนรักษา อนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งโบราณคดี มรดกทางสถาปัตยกรรมและศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชีวิต

- เป้าหมายของแผนย่อย : ความยั่งยืนทาง ภูมิโนเวค ภูมิสังคม และภูมิวัฒนธรรม

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : พื้นที่ที่มีการดำเนินการสงวนรักษา อนุรักษ์ฟื้นฟู และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติ มรดกทางสถาปัตยกรรม และศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชีวิตพื้นถิ่น บนฐานธรรมชาติและฐานวัฒนธรรมอย่างยั่งยืนในพื้นที่

ค่าเป้าหมาย : พื้นที่ที่มีการดำเนินการสงวนรักษา อนุรักษ์ฟื้นฟู และพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติ มรดกทางสถาปัตยกรรม และศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชีวิตพื้นถิ่น บนฐาน ธรรมชาติและฐานวัฒนธรรมอย่างยั่งยืนในพื้นที่ อย่างน้อยใน ๓ จังหวัด ของ ๑ ภาค ภายในปี ๒๕๖๕

## ประเด็นที่ (๗) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

### ๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ในช่วง ๕ ปีแรก (ล้านบาท)

ค่าเป้าหมาย : มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ในช่วง ๕ ปีแรก เท่ากับ ๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ภายในปี ๒๕๖๕

## ๒) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

### ● แนวทางการพัฒนา

๑. ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

๒. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อน การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

๓. ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบน้ำประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวังป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

๔. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

๕. ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่

๖. พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง โดยการจัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งกำหนดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงชายแดนและความปลอดภัยในพื้นที่

๗. พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ โดยเน้นการจัดทำแผนพัฒนาเมืองตามแนวคิดด้านแผนผังภูมินิเวศ และการพัฒนาเมืองรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การเติบโตของเมืองแบบกระชับเมืองที่ปรับตัวได้ตามการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นเมืองที่ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการขั้นพื้นฐานที่สามารถส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้ โดยในช่วงปีที่ ๑ - ๕ เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองสงขลา ช่วงปีที่ ๖ - ๑๐ เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองตาก สระแก้ว เชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย และมุกดาหาร และช่วงปีที่ ๑๖ - ๒๐ เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองนครพนม นราธิวาส และตราด

๘. พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง

๙. เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต

๑๐. สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมในการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

- เป้าหมายของแผนย่อย : การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท)

ค่าเป้าหมาย : มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ภายในปี ๒๕๖๕

### ประเด็นที่ (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย
  ๑. บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ
  ๒. ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ
๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ

ค่าเป้าหมาย

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕

ภายในปี ๒๕๖๕

๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ อยู่ในกลุ่มประเทศ ที่มีการพัฒนาสูงสุด ๖๐ อันดับแรก ภายในปี ๒๕๖๕

๒) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา
  ๑. พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรซีตสมรรถนะสูง
  ๒. กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์
  ๓. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์การและออกแบบระบบ

การบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย

- เป้าหมายของแผนย่อย : ภาครัฐมี ซีตสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากล

และมีความคล่องตัว



- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner)
๒. สัดส่วนของหน่วยงานที่บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างสูงตามเป้าหมาย

ค่าเป้าหมาย

๑. ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner) อยู่ระดับ ๒

ภายในปี ๒๕๖๕

๒. สัดส่วนของหน่วยงานที่บรรลุผลสัมฤทธิ์ อย่างสูงตามเป้าหมาย ไม่น้อยกว่า

ร้อยละ ๙๐

๓) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา

๑. ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง

๓. พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

๔. สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ

● เป้าหมายของแผนย่อย : บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ
๒. สัดส่วนเจ้าหน้าที่รัฐที่กระทำผิดกฎหมายลดลง

ค่าเป้าหมาย

๑. ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐ ภายในปี ๒๕๖๕

๒. สัดส่วนเจ้าหน้าที่รัฐที่กระทำผิดกฎหมายลดลง ร้อยละ ๒๐ ภายในปี ๒๕๖๕

**๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒**

๑) วัตถุประสงค์ที่ ๗ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

๒) เป้าหมายรวมที่ ๓ ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการมีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิต

และบริการฐานความรู้ขั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิต และการให้บริการสู่ภูมิภาคเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปีและมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

ตัวชี้วัด ๑.๑ สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงจาก ๘.๒๒ เป็น ๗.๗๐ พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ในปี ๒๕๖๔

ตัวชี้วัด ๑.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงจากร้อยละ ๑๔ เป็นร้อยละ ๑๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยในส่วนของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่าร้อยละ ๗ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในปี ๒๕๖๔

เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เพียงพอกับความต้องการ

ตัวชี้วัด ๒.๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๔ เป็นร้อยละ ๔ และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑๒ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี ๒๕๖๔

ตัวชี้วัด ๒.๒ สัดส่วนของผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี ๒๕๖๔

ตัวชี้วัด ๒.๓ ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาค เพิ่มขึ้นเป็น ๑๒๐ และ ๕๕ ล้านคนต่อปี ในปี ๒๕๖๔

๔) แนวทางการพัฒนา

๑. แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง
๒. แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง
๓. แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

## ๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ของ กระทรวงคมนาคม
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

## ส่วนที่ ๓ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

### ๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

#### การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน

ในการดำเนินงานสำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการ ด้าน ท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) กรมท่าอากาศยานใช้เครื่องมือการประเมินสถานะแวดล้อมจากปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน โดยใช้หลักการ SWOT Analysis สามารถสรุปประเด็นสำคัญในการนำไปสู่การกำหนดการดำเนินงานได้ดังนี้

**จุดแข็ง (STRENGTH)** จุดแข็งของหน่วยงานคือเป็นหน่วยงานที่มีความรู้เกี่ยวกับระบบมาตรฐานของท่าอากาศยานและมีท่าอากาศยานกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคที่พร้อมต่อการรองรับการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทาง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- แผนงานโครงการของกรมท่าอากาศยานเป็นงานเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานภายใต้มาตรฐานสากล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถ มาตรฐานสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ และบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง

- กรมท่าอากาศยานมีโครงการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ส่งผลให้การดำเนินการมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม

- บุคลากรที่มีความรู้เรื่องมาตรฐานสนามบิน
- กรมท่าอากาศยานมีเงินทุนหมุนเวียนที่ใช้แก้ปัญหาได้
- ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งที่ชัดเจน เหมาะสมกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา

**จุดอ่อน (WEAKNESS)** จุดอ่อนของหน่วยงานจะเกี่ยวกับการประสานงานระหว่างส่วนกลางและท่าอากาศยาน ความรู้สึกของบุคลากรที่อาจจะไม่มีความมั่นคงในบางตำแหน่งรวมทั้งโครงสร้างการปฏิบัติงานที่ไม่ชัดเจน และความขาดแคลนอัตรากำลัง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- ระบบการทำงานที่มีความแตกต่างกันในส่วนกลางและส่วนของท่าอากาศยานเกิดความไม่เข้าใจในการทำงาน

- โครงสร้างการทำงานของบุคลากรยังไม่ค่อยชัดเจน
- บุคลากรในบางตำแหน่งขาดความมั่นคงและไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน
- บุคลากรในแต่ละสายงานมีไม่เพียงพอกับภาระงานปัจจุบัน
- การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่ และค่าสิทธิในการประกอบกิจการธุรกิจ ในท่าอากาศยานค่อนข้างต่ำ

- กฎระเบียบในการบริหารงานไม่ทันสมัย
- อุปกรณ์เครื่องมือและเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานล้าสมัย

**โอกาส (OPPORTUNITY)** โอกาสของหน่วยงานจะเกี่ยวกับนโยบายของภาครัฐที่จะส่งผลในการพัฒนาระบบความเชื่อมโยงทางโครงข่ายการเดินทางที่สะดวกขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน แนวโน้มการพัฒนาทางการท่องเที่ยว และทิศทางการใช้บริการสายการบินต่าง ๆ ซึ่งมีการแข่งขันกันการเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- การเชื่อมโยงด้านการบินในภูมิภาคอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการเป็นตลาดการบินเดี่ยวของอาเซียน (ASEAN Single Market) ทำให้เกิดโอกาสในการใช้บริการด้านการบินในภูมิภาคมากขึ้น

- ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง
- มีผู้ใช้บริการในภาคส่วนต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นทุกปี
- ธุรกิจสายการบินมีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น
- นโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น
- สามารถตอบสนององการนโยบายการพัฒนาของภาครัฐด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ได้

**อุปสรรค (THREAT)** อุปสรรคของหน่วยงานจะเกี่ยวกับการพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ ที่มีอยู่ยังไม่เท่าเทียมกัน ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับพัฒนายังมีภาวะเบียดที่อาจทำให้เกิดความล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ รวมทั้งปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

- สภาวะเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มชะลอตัวและต่ำกว่าระดับศักยภาพของเศรษฐกิจ เนื่องจาก ผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว

- ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังไม่เพียงพอ

- ภาวะเบียดด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน
- ภาครัฐจะเน้นการพัฒนาสนามบินหลักมากกว่าสนามบินในพื้นที่ภูมิภาค
- การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเสถียรภาพทางการเมือง

- นโยบายการพัฒนาและปัจจัยทางการเมืองที่ไม่แน่นอน

ตาราง สรุปการวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน

	จุดแข็ง (STRENGTH)	จุดอ่อน (WEAKNESS)
ปัจจัยภายใน	<p>S๑ แผนงานโครงการของกรมท่าอากาศยานเป็นงานเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานภายใต้มาตรฐานสากล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถมาตรฐานสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ และบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง</p> <p>S๒ กรมท่าอากาศยานมีโครงการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ส่งผลให้การดำเนินการมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม</p> <p>S๓ บุคลากรมีความรู้เรื่องมาตรฐานสนามบิน</p> <p>S๔ กรมท่าอากาศยานมีเงินทุนหมุนเวียนที่ใช้แก้ปัญหาได้</p> <p>S๕ ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งที่ชัดเจน เหมาะสมกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา</p>	<p>W๑ ระบบการทำงานที่มีความแตกต่างกันในส่วนกลางและส่วนของท่าอากาศยาน เกิดความไม่เข้าใจในการทำงาน</p> <p>W๒ โครงสร้างการทำงานของบุคลากรยังไม่ค่อยชัดเจน</p> <p>W๓ บุคลากรในบางตำแหน่งขาดความมั่นคงและไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน</p> <p>W๔ บุคลากรในแต่ละสายงานมีไม่เพียงพอกับภาระงานปัจจุบัน</p> <p>W๕ การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่และค่าสิทธิในการประกอบการธุรกิจในท่าอากาศยานค่อนข้างต่ำ</p> <p>W๖ กฎระเบียบในการบริหารงานไม่ทันสมัย</p> <p>W๗ อุปกรณ์เครื่องมือและเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานล้าสมัย</p>
	โอกาส (OPPORTUNITY)	อุปสรรค (THREAT)
ปัจจัยภายนอก	<p>O๑ การเชื่อมโยงด้านการบินในภูมิภาคอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการเป็นตลาดการบินเดี่ยวของอาเซียน (ASEAN Single Market) ทำให้เกิดโอกาสในการใช้บริการด้านการบิน ในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น</p> <p>O๒ ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง</p> <p>O๓ มีผู้ใช้บริการในภาคส่วนต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นทุกปี</p> <p>O๔ ธุรกิจสายการบินมีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น</p> <p>O๕ นโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น</p> <p>O๖ สามารถตอบสนองการนโยบายการพัฒนาของภาครัฐด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ได้</p>	<p>T๑ สถานะเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มชะลอตัวและต่ำกว่าระดับศักยภาพของเศรษฐกิจ เนื่องจากผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว</p> <p>T๒ ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังไม่เพียงพอ</p> <p>T๓ กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน</p> <p>T๔ ภาครัฐจะเน้นการพัฒนาสนามบินหลักมากกว่าสนามบินในพื้นที่ภูมิภาค</p> <p>T๕ การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเสถียรภาพทางการเมือง</p> <p>T๖ นโยบายการพัฒนาและปัจจัยทางการเมืองที่ไม่แน่นอน</p>

## การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

จากการประเมินสภาพการณ์ของ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรค ของหน่วยงานได้นำมาสรุปความสำคัญของปัจจัยในแต่ละด้านโดยการให้น้ำหนักคะแนนของปัจจัยย่อยในแต่ละส่วน เพื่อบ่งบอกถึงความสำคัญของปัจจัยนั้น ๆ และนำไปสู่การกำหนดทิศทางหรือปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของหน่วยงานได้ โดยการกำหนดค่าน้ำหนักความสำคัญ จากการใช้วิธีการเทียบค่าคะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)

### ตาราง การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
<b>ปัจจัยภายใน</b>			
S๑ แผนงานโครงการของกรมท่าอากาศยานเป็นงานเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานภายใต้มาตรฐานสากล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถมาตรฐานสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ และบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง	๐.๐๖	๔	๐.๒๔
S๒ กรมท่าอากาศยานมีโครงการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ส่งผลให้การดำเนินการมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม	๐.๐๖	๔	๐.๒๔
S๓ บุคลากรที่มีความรู้เรื่องมาตรฐานสนามบิน	๐.๐๖	๔	๐.๒๔
S๔ กรมท่าอากาศยานมีเงินทุนหมุนเวียนที่ใช้แก้ปัญหาได้	๐.๐๓	๔	๐.๑๒
S๕ ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งที่ชัดเจน เหมาะสมกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา	๐.๐๓	๕	๐.๑๕
W๑ ระบบการทำงานที่มีความแตกต่างกันในส่วนกลางและส่วนของท่าอากาศยาน เกิดความไม่เข้าใจในการทำงาน	๐.๑๐	๔	๐.๔๐
W๒ โครงสร้างการทำงานของบุคลากรยังไม่ค่อยชัดเจน	๐.๑๓	๕	๐.๖๕
W๓ การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มทีและค่าสิทธิในการประกอบการธุรกิจ ในท่าอากาศยานค่อนข้างต่ำ	๐.๐๘	๓	๐.๒๓
W๔ กฎระเบียบในการบริหารงานไม่ทันสมัย	๐.๑๒	๓	๐.๓๕
W๕ บุคลากรในบางตำแหน่งขาดความมั่นคงและไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน	๐.๑๒	๔	๐.๔๖
W๖ บุคลากรในแต่ละสายงานมีไม่เพียงพอกับภาระงานปัจจุบัน	๐.๑๓	๕	๐.๖๕
W๗ อุปกรณ์เครื่องมือและเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานล้าสมัย	๐.๐๘	๓	๐.๒๕

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
<b>ปัจจัยภายนอก</b>			
<p>O๑ การเชื่อมโยงด้านการบินในภูมิภาคอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการเป็นตลาดการบินเดี่ยวของอาเซียน (ASEAN Single Market) ทำให้เกิดโอกาสในการใช้บริการด้านการบินในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น</p> <p>O๒ ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง</p> <p>O๓ มีผู้ใช้บริการในภาคส่วนต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นทุกปี</p> <p>O๔ ธุรกิจสายการบินมีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น</p> <p>O๕ นโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น</p> <p>O๖ สามารถตอบสนองการนโยบายการพัฒนาของภาครัฐด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ได้</p>	<p>๐.๐๗</p> <p>๐.๐๖</p> <p>๐.๑๑</p> <p>๐.๑๑</p> <p>๐.๐๘</p> <p>๐.๐๗</p>	<p>๓</p> <p>๔</p> <p>๕</p> <p>๔</p> <p>๔</p> <p>๓</p>	<p>๐.๑๙</p> <p>๐.๒๕</p> <p>๐.๕๖</p> <p>๐.๔๔</p> <p>๐.๓๓</p> <p>๐.๒๑</p>
<p>T๑ สภาวะเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มชะลอตัวและต่ำกว่าระดับศักยภาพของเศรษฐกิจ เนื่องจาก ผลกระทบจากโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว</p> <p>T๒ ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังไม่เพียงพอ</p> <p>T๓ ภาวะเบี้ยบ่าด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน</p> <p>T๔ ภาครัฐจะเน้นการพัฒนาสนามบินหลักมากกว่าสนามบินในพื้นที่ภูมิภาค</p> <p>T๕ การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเสถียรภาพทางการเมือง</p> <p>T๖ นโยบายการพัฒนาและปัจจัยทางการเมืองที่ไม่แน่นอน</p>	<p>๐.๑๒</p> <p>๐.๑๐</p> <p>๐.๐๗</p> <p>๐.๐๗</p> <p>๐.๐๗</p> <p>๐.๐๗</p>	<p>๕</p> <p>๓</p> <p>๔</p> <p>๓</p> <p>๔</p> <p>๔</p>	<p>๐.๖๐</p> <p>๐.๓๐</p> <p>๐.๒๘</p> <p>๐.๒๑</p> <p>๐.๒๘</p> <p>๐.๒๘</p>

โดยเมื่อนำมาทำการวิเคราะห์ในการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ พบว่า ค่าคะแนนที่ได้จะอยู่ในช่วงของ WO ซึ่งเป็นทิศทางที่ควรกำหนดยุทธศาสตร์ในเชิงแก้ไข โดยมีประเด็นที่ต้องคำนึงถึงในส่วนของพัฒนาบุคลากรในองค์กรการส่งการพัฒนาประสิทธิภาพการบริการ และการสร้างความเชื่อมั่นในระดับสากล ซึ่งนำไปสู่การจัดการที่เกี่ยวกับการบริหารงานภายในองค์กร ซึ่งมีจุดแข็งในด้านความรู้ความสามารถในความเป็นมาตรฐานของให้บริการท่าอากาศยาน แต่มีจุดอ่อนในเรื่องความชัดเจนทางโครงสร้าง ความมั่นคงของบุคลากรรวมทั้ง การขาดแคลน อัตรากำลัง สำหรับปัจจัยภายนอกนั้น จะเกี่ยวกับนโยบายและผลกระทบต่าง ๆ ซึ่งมีโอกาสในการรองรับการพัฒนาการทำงานจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทยนโยบายส่งเสริมพัฒนาการ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามอุปสรรคที่สำคัญ คือเรื่องปัจจัยทางการเมือง กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคทั้งในการใช้จ่ายงบประมาณที่อาจจะมีค่าต่ำ ทั้งนี้จากการพิจารณาปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน จึงกำหนดปัจจัยที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่สามารถก่อให้เกิดความสำเร็จสำหรับไปใช้ในการกำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ของกรมฯ ดังนี้

๑. พัฒนาการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีหลักเกณฑ์กระบวนการทำงานที่ชัดเจน
๒. การเสริมสร้างและพัฒนากระบวนการทำงานและสมรรถนะของบุคลากรให้ไปสู่ความเป็นสากลตามกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกปัจจุบัน
๓. การจัดการงบประมาณที่มีการนำเสนอและให้มีขั้นตอนอนุมัติทันตามกำหนดเวลา
๔. มีพัฒนาบุคคล จำนวนบุคลากรให้เพียงพอ มาตรการใช้แรงจูงใจในการเสริมความผูกพันหรือความภักดีต่อองค์กรของข้าราชการ
๕. การดำเนินการให้มี กฎหมาย ระเบียบที่ชัดเจน แนวปฏิบัติที่ชัดเจนทันสมัย
๖. พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัยสอดคล้องกับการขยายและการเติบโตของท่าอากาศยาน



## ๓.๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

### ๓.๒.๑ วัตถุประสงค์:

แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการกำหนดทิศทางในการดำเนินงานของกรมท่าอากาศยาน ในระยะ ๓ ปี สำหรับใช้เป็นกรอบและทิศทางในการขับเคลื่อนองค์กร ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ของชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม รวมทั้งการเตรียมแนวทางการดำเนินงานขององค์กร ให้เป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ ต่อไป

วิสัยทัศน์: “ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

### ๓.๒.๒ เป้าหมาย:

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- การให้บริการท่าอากาศยานมีความสะดวกรวดเร็วและเป็นไปตามมาตรฐานสากล
- พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้หลักธรรมาภิบาล
- การบริหารทรัพยากรมนุษย์มีความสอดคล้องกับรูปแบบขององค์กรและสภาพแวดล้อม รวมถึงพัฒนาขีดความสามารถของทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

### ๓.๒.๓ แนวทางการดำเนินการ/พัฒนา

ประเด็นยุทธศาสตร์ จำนวน ๕ ข้อ ประกอบด้วย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ จัดให้มี พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๑ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
เพื่อให้มีโครงข่ายท่าอากาศยานครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางมาใช้บริการได้อย่างสะดวกรวดเร็วและสามารถรองรับการเติบโตรองรับของจำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสาร	๑. ท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)  * ๒. จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยานในการเดินทางระหว่างเมือง	พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารที่ขยายเติบโตในอนาคต รวมทั้งปริมาณสินค้าในท่าอากาศยานบางแห่ง	<b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</b> โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง (งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) <b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔</b> โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (งานก่อสร้างอาคารหลังใหม่) <b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕</b> - ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบผังแม่บททางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
			<p>และองค์ประกอบอื่นๆ และศึกษารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน มุกดาหาร และท่าอากาศยานบึงกาฬ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดก่อสร้างขยายท่าอากาศยาน พร้อมศึกษา รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ขยายท่าอากาศยาน อาคาร ที่พักผู้โดยสารและส่วนประกอบอื่น ๆ ท่าอากาศยานระนอง</li> <li>- ค่าจ้างออกแบบขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานชุมพร</li> </ul>

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก**  
**ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๔ ตัวชี้วัด**  
**และ ๔ กลยุทธ์**

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
เพื่อให้ท่าอากาศยานมีลักษณะกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และอาชีวอนามัย มีความปลอดภัย ตามมาตรฐานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	<p>๑. ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย</p> <p>๒. ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัย</p> <p>๓. ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน</p> <p>* ๔. ระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสูงสุด (จำนวนครั้งของการก่อเหตุจี้ ปล้น ยึดอากาศยาน ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน) (ร้อยละ ๑๐๐)</p>	<p>๑. กำหนดแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน</p> <p>๒. กำหนดแผนการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน</p> <p>๓. พัฒนา ปรับปรุงและบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวก และอาชีวอนามัย ของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐาน</p> <p>๔. พัฒนา ปรับปรุงและบำรุงรักษาอุปกรณ์หลักด้านความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน</p>	<p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</b></p> <p><b>- ด้านความปลอดภัย</b></p> <p>๑. โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานเร่งด่วน</p> <p style="padding-left: 20px;">- งานซ่อมบำรุงเสริมผิวทางวิ่งทางขับ ๗ ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนราธิวาส ระนอง แม่ฮ่องสอน น่านนคร บุรีรัมย์ นครพนม และเพชรบูรณ์</p> <p>๒. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานท่าอากาศยาน</p> <p style="padding-left: 20px;">- งานปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ ๓ ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพชรบูรณ์ และน่านนคร</p> <p style="padding-left: 20px;">- งานปรับปรุงระบบสายไฟฟ้าลงใต้ดิน ๒ ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช</p> <p><b>- ด้านรักษาความปลอดภัย</b></p> <p>จัดหาและติดตั้งระบบ Digital Camera และระบบควบคุมพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ๔ ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานตรัง เลย แม่ฮ่องสอน นครราชสีมา</p> <p><b>- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก</b></p> <p>งานขยายลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน พร้อมระบบนำจอด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔</b></p> <p>โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน</p> <p style="padding-left: 20px;">- งานซ่อมบำรุงเสริมผิวทางวิ่งทางขับตามวาระ ๒ ท่าอากาศยาน</p>

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
			<p>ได้แก่ ทำอากาศยานชุมพร และอุดรธานี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานปรับปรุงระบบสายไฟฟ้า ลงใต้ดิน ๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และ นครศรีธรรมราช</li> <li>- รถกู้ภัยอากาศยานพร้อม อุปกรณ์ ๔ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานเลย ระนอง แพร่ และเบตง</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕</b></p> <p>โครงการเพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพทำอากาศยาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- งานซ่อมบำรุงเสริมผิวทางวิ่ง ทางขับตามวาระ ๓ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานปาย แพร่ และนครศรีธรรมราช</li> <li>- งานปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้า ลงใต้ดิน ๒ ทำอากาศยาน ทำอากาศยานอุดรธานี และอุบลราชธานี</li> <li>- งานปรับปรุงระบบสายไฟฟ้า ลงใต้ดิน ๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และ นครศรีธรรมราช</li> <li>- งานปรับปรุงระบบไฟฟ้า สนามบินทั้งระบบ ทำอากาศยาน แม่ฮ่องสอน</li> </ul>

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนา และปรับปรุงการบริหารจัดการทำอากาศยาน  
อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๑ กลยุทธ์**

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
<p>การบริหารจัดการทำอากาศยานให้มี ความสะดวกรวดเร็วและเป็นไปตามมาตรฐานสากล</p>	<p>๑. ร้อยละความพึงพอใจผู้รับบริการทำอากาศยาน</p> <p>* ๒. สัดส่วนทำอากาศยานที่มีทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน</p>	<p>พัฒนาระบบบริหารจัดการให้ครบถ้วนและทันต่อการบริการ</p>	<p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</b></p> <p>๑. โครงการปรับปรุงทำอากาศยานเร่งด่วน</p> <p style="padding-left: 20px;">- จัดหาพร้อมติดตั้งระบบไฟส่องสว่างแนวรั้วพื้นที่เขตการบิน ๒๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานกระบี่ สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น ตรัง นราธิวาส น่านนคร แพร่ ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย แม่สอด พิษณุโลก เพชรบูรณ์ เลย นครพนม สกลนคร บุรีรัมย์ นครราชสีมา หัวหิน ระนอง และ นครศรีธรรมราช</p> <p style="padding-left: 20px;">- จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ประกอบ ๕ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานกระบี่ สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น นครศรีธรรมราช</p> <p>๒. จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ๑๕ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานน่าน ตรัง นครศรีธรรมราช นครพนม นราธิวาส ลำปาง แม่ฮ่องสอน ร้อยเอ็ด เลย บุรีรัมย์ แพร่ ระนอง แม่สอด หัวหิน และพิษณุโลก</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔</b></p> <p>๑. โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพทำอากาศยาน</p> <p style="padding-left: 20px;">- จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline)</p>

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
			<p>และอุปกรณ์ประกอบ ๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานอุดรธานี และบุรีรัมย์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm พร้อมสายพานลำเลียงสัมภาระ ทำอากาศยานเบตง</li> <li>- เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ ซม ๓ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานหัวหิน แม่สอด และสกลนคร</li> <li>- เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ๑๐๐ x ๑๐๐ ซม ๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานชุมพร และนราธิวาส</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕</b></p> <p>โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพทำอากาศยาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ประกอบ ๔ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร สกลนคร และนครพนม</li> <li>- เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม ๑๒ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานแพร่ ขอนแก่น สกลนคร อุดรธานี นครพนม เลย บุรีรัมย์ กระบี่ สุราษฎร์ธานี ระนอง ตรัง และหัวหิน</li> <li>- เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ Dual View X-Ray</li> </ul>

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
			<p>ขนาดห้องโม่งค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม ๕ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานลำปาง พิษณุโลก เลย ร้อยเอ็ด และนราธิวาส</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดหาพร้อมติดตั้งระบบ นำอากาศยานเข้าหลุมจอดด้วยสายตัก (A-VDGS) ๔ ทำอากาศยาน ได้แก่ ทำอากาศยานอุบลราชธานี อุดรธานี ขอนแก่น และกระบี่</li> </ul>

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนางค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล ประกอบด้วย**  
**๑ เป้าประสงค์ ๓ ตัวชี้วัด และ ๒ กลยุทธ์**

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
การดำเนินงานขององค์กร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล และมีภาพลักษณ์ที่ดี เทคโนโลยีสารสนเทศ ที่มีความทันสมัย สอดคล้องกับนโยบาย ๔.๐	<p>๑. ร้อยละจำนวน ข้อร้องเรียนที่ได้รับ การตอบสนองภายใน ๑๕ วันทำการ</p> <p>๒. ร้อยละของ กระบวนการที่ใช้ เทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบริหารทดแทน หรือเพิ่มประสิทธิภาพ</p> <p>* ๓. ระดับความสำเร็จ ของผลการดำเนินงาน ด้านคุณธรรมและความโปร่งใส ของกรมท่าอากาศยาน</p>	<p>๑. พัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>๒. พัฒนาประสิทธิภาพ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการดำเนินงาน ในทุกหน่วยงานภายใน กรมท่าอากาศยาน</p>	<p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</b></p> <p>- เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการบริหาร ทดแทนหรือเพิ่มประสิทธิภาพ</p> <p>๑. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพ ระบบเครือข่ายกรมท่าอากาศยาน เพื่อใช้งาน</p> <p>๒. จัดหาอุปกรณ์ชุดโปรแกรม วิเคราะห์ภาพอาวุธและวัตถุอันตราย โดยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Training : CBT) และอุปกรณ์สำหรับการทดสอบการรักษาความปลอดภัย เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ภาพอาวุธ และวัตถุอันตราย</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔</b></p> <p>โครงการพัฒนาระบบ Smart Internet ระบบเว็บไซต์ท่า (Web Portal Internet Website) ระบบ Single Sign On และ ระบบสำนักงานอิเล็กทรอนิกส์ (Smart Office)</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕</b></p> <p>- โครงการพัฒนาระบบงานบริการ e-Service กรมท่าอากาศยาน</p> <p>- โครงการพัฒนาระบบฝากเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์บนเครือข่ายไร้สาย กรมท่าอากาศยาน (DOA Secure Drive)</p>



**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย**  
๒ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๒ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
<p>๑. การบริหารทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับรูปแบบองค์กรและสถานการณ์แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปโดยมีจุดมุ่งเน้นการวางรากฐานการมีระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ครอบคลุมทั้งระบบและมีการบริหารที่รวดเร็ว โปร่งใส</p> <p>๒. ทรัพยากรบุคคลได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถเพิ่มขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุตามเป้าหมาย</p>	<p>๑. ระดับความสำเร็จของการบริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>๒. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนพัฒนาบุคลากร</p>	<p>๑. จัดให้มีและดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล</p> <p>๒. บริหารจัดการบุคลากรให้มีศักยภาพและเพียงพอรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและสินค้า</p>	<p>๑. แผนงานบุคลากรภาครัฐ</p> <p>๒. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>

\*หมายเหตุ: ตัวชี้วัดที่กำหนดเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

### ๓.๒.๔ โครงการสำคัญ

#### โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

- ๑) งานก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่ จำนวนเงิน ๑,๓๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ๒) งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานราธิวาส จำนวนเงิน ๘๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ๓) งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำนวนเงิน ๗๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

#### โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

- ๑) งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินและองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานตรัง จำนวนเงิน ๑,๘๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ๒) งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับและลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำนวนเงิน ๙๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- ๓) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางข้ามขนานพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จำนวนเงิน ๘๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

#### โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

- ๑) งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานขอนแก่น จำนวนเงิน ๒,๐๐๔,๙๐๐,๐๐๐ บาท
- ๒) งานปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จำนวนเงิน ๑๖๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ทั้งนี้ กรณีโครงการที่จัดเก็บตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) จะเป็นไปตามโครงการที่สอดคล้องและจัดเก็บตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ด้วย

**ตัวชี้วัด และเกณฑ์การให้คะแนน ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน**  
**ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)**  
**กรมท่าอากาศยาน**

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			*หน่วยงานกำกับ ตัวชี้วัด และจัดเก็บ ข้อมูล	การประเมินผล ปีปฏิทิน/ ปีงบประมาณ
		ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕		
<b>วิสัยทัศน์ : ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ</b>						
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ จัดให้มี พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่</b>						
๑.๑	ท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	๓๘	๔๐	๔๓	กองก่อสร้างและ บำรุงรักษา (กทบ.) และกองแผนงาน (กผง.)	ปีงบประมาณ
๑.๒	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน ในสังกัด กรมท่าอากาศยาน ในการเดินทางระหว่างเมือง (ล้านคนต่อปี)	๑๐	๑๑	๙.๕	กองส่งเสริมกิจการ ท่าอากาศยาน (กสท.) และกองแผนงาน (กผง.)	ปีงบประมาณ
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ปรับปรุงบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</b>						
๒.๑	ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย (ร้อยละ) - โครงการปรับปรุงระบบสายไฟฟ้าลงใต้ดิน	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	กองก่อสร้างและ บำรุงรักษา (กทบ.) / กองเครื่องช่วย การเดินทางอากาศ และเครื่องกล (กคก.)	ปีงบประมาณ
๒.๒	ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านการรักษาความปลอดภัย (ร้อยละ) - โครงการจัดหายานพาหนะสำหรับการดับเพลิงกู้ภัย อากาศยาน - โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจและวัตถุระเบิด	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	กองเครื่องช่วย การเดินทางอากาศ และเครื่องกล (กคก.)	ปีงบประมาณ
๒.๓	ร้อยละของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (ร้อยละ) - โครงการจัดหาพร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	กองเครื่องช่วย การเดินทางอากาศ และเครื่องกล (กคก.)	ปีงบประมาณ
๒.๔	ระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษา ความปลอดภัยสูงสุด (จำนวนครั้งของการก่อเหตุจี้ ปล้น ยึด อากาศยาน ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน) (ร้อยละ)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	กองควบคุม มาตรฐานสนามบิน (กมส.)	ปีงบประมาณ

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			*หน่วยงานกำกับ ตัวชี้วัด และจัดเก็บ ข้อมูล	การประเมินผล ปีปฏิทิน/ ปีงบประมาณ
		ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕		
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ</b>						
๓.๑	ร้อยละความพึงพอใจผู้บริการ ณ ท่าอากาศยาน (ร้อยละ)	๘๐	๘๐	๘๐	สำนักเลขาธิการกรม (สสท.)	ปีงบประมาณ
๓.๒	สัดส่วนท่าอากาศยานที่มีทางลาดลำเลียงผู้โดยสาร ทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน (ร้อยละ)	๕๐	๕๐	๕๐	กองเครื่องช่วย การเดินทาง และเครื่องกล (กคท.)	ปีงบประมาณ
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาการบริการภายใต้หลักธรรมาภิบาล</b>						
๔.๑	ร้อยละจำนวนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนอง ภายใน ๑๕ วันทำการ (ร้อยละ)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	สำนักเลขาธิการกรม (กสอ.)	ปีงบประมาณ
๔.๒	ร้อยละของกระบวนการงานที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการบริหารทดแทนหรือเพิ่มประสิทธิภาพ	๕๐	๖๐	๗๐	ศูนย์เทคโนโลยี สารสนเทศ (ศทส.)	ปีงบประมาณ
๔.๓	ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรม และความโปร่งใสของกรมท่าอากาศยาน (ร้อยละ)	๘๕	๘๕	๘๕	กองการเจ้าหน้าที่ (กจท.)	ปีงบประมาณ
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ</b>						
๕.๑	ระดับความสำเร็จของการบริหารทรัพยากรมนุษย์ อย่างมีประสิทธิภาพ	๕	๕	๕	กองการเจ้าหน้าที่ (กจท.)	ปีงบประมาณ
๕.๒	ระดับความสำเร็จของการจัดการพัฒนาได้ตามแผน ฝึกพัฒนาฝึกอบรมที่กำหนด	๕	๕	๕	สำนักเลขาธิการกรม (กพส.)	ปีงบประมาณ