



กรมท่าอากาศยาน
Department of Airports

(ร่าง) 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

(ร่าง) แผนปฏิบัติราชการด้านท่าอากาศยาน
ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	๓
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ	๔
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๔
๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๕ - ๘
๒.๓ แผนระดับ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๙
ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)	๙
แผนภาพความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ	๑๐
แผนภาพความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)	๑๑
ส่วนที่ ๔ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๒
๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๒ - ๑๙
๔.๒ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๙
๔.๓ แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๙ - ๒๓
๔.๔ โครงการ	๒๓
๔.๕ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ไปดำเนินการ	๒๔

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

กรมท่าอากาศยาน

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

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

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ขึ้น ซึ่งได้มุ่งเน้นการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ด้วยการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสอดคล้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ประเด็นที่ 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 แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นการกำหนดทิศทางและกรอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนระดับที่ ๒ และแผนระดับที่ ๓ โดยเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วย ๓ ประเด็นดังนี้

๑. พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน

๓. พัฒนาศูนย์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส

เพื่อการปฏิบัติงานขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี และแผนปฏิบัติการระยะ ๕ ปี ต่อไป

ส่วนที่ ๒ 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 และเทคโนโลยีทางกายภาพเข้าด้วยกัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วเป็นวงกว้างและลึกซึ้งทั้งระบบอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงพื้นฐานโครงสร้างอุตสาหกรรมและบริการ ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยีแห่งอนาคต เพิ่มความรู้และทักษะตามความต้องการของตลาด สร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรมบริการที่เหมาะสม 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 ทั้งในปัจจัยการผลิตและแรงงาน

๓) การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา

๔) ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ค่าเป้าหมาย

๑) การพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒) ยุทธศาสตร์ชาติ (๖) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส

- ภาครัฐมีขนาดเล็กคล่อง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

- กระบวนการยุติธรรม เป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- (๒.๑) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ
- (๒.๒) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่
- (๒.๓) ภาครัฐมีขนาดเล็กกระทัดรัด 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) ภาครัฐมีขนาดเล็กกระทัดรัดพร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ๓) ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- ๔) กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ

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

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

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

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ค่าเป้าหมาย : อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ใน

อันดับที่ ๓๘ ภายในปี ๒๕๗๐

(๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนา

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

เป้าหมายของแผนย่อย

๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
๒. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

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)

(๒) ประเด็น (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

(๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

● เป้าหมาย

๑. บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ
๒. ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัด

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ
๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ

ค่าเป้าหมาย

๑. ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐

ภายในปี ๒๕๗๐

๒. ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดลำดับขององค์การสหประชาชาติ อยู่ในกลุ่มประเทศ ที่มีการพัฒนาสูงสุด ๕๐ อันดับแรก ภายในปี ๒๕๗๐

(๒.๒) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

แนวทางการพัฒนา

๑. พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง
๒. กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์
๓. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์การและออกแบบระบบการบริหารงานใหม่ 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. ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐานและเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
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 ๙๓ 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

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนดจุดหมายการพัฒนาจำนวน ๑๓ หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” โดยสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญตามลำดับเพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”

หมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น

- เป้าหมายที่ ๒ ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖ ต่อปี หรือสัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๗ ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ต่อปี หรือ สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า ๑.๕ ต่อปี

- เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง (หากมี)

๒.๓.๑ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของ กระทรวงคมนาคม

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

๒.๓.๓ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ของ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

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

ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ (หากมี)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals – SDGs *

(๑) เป้าหมายที่ (Goal)

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

(๒) เป้าหมายย่อย (Target)

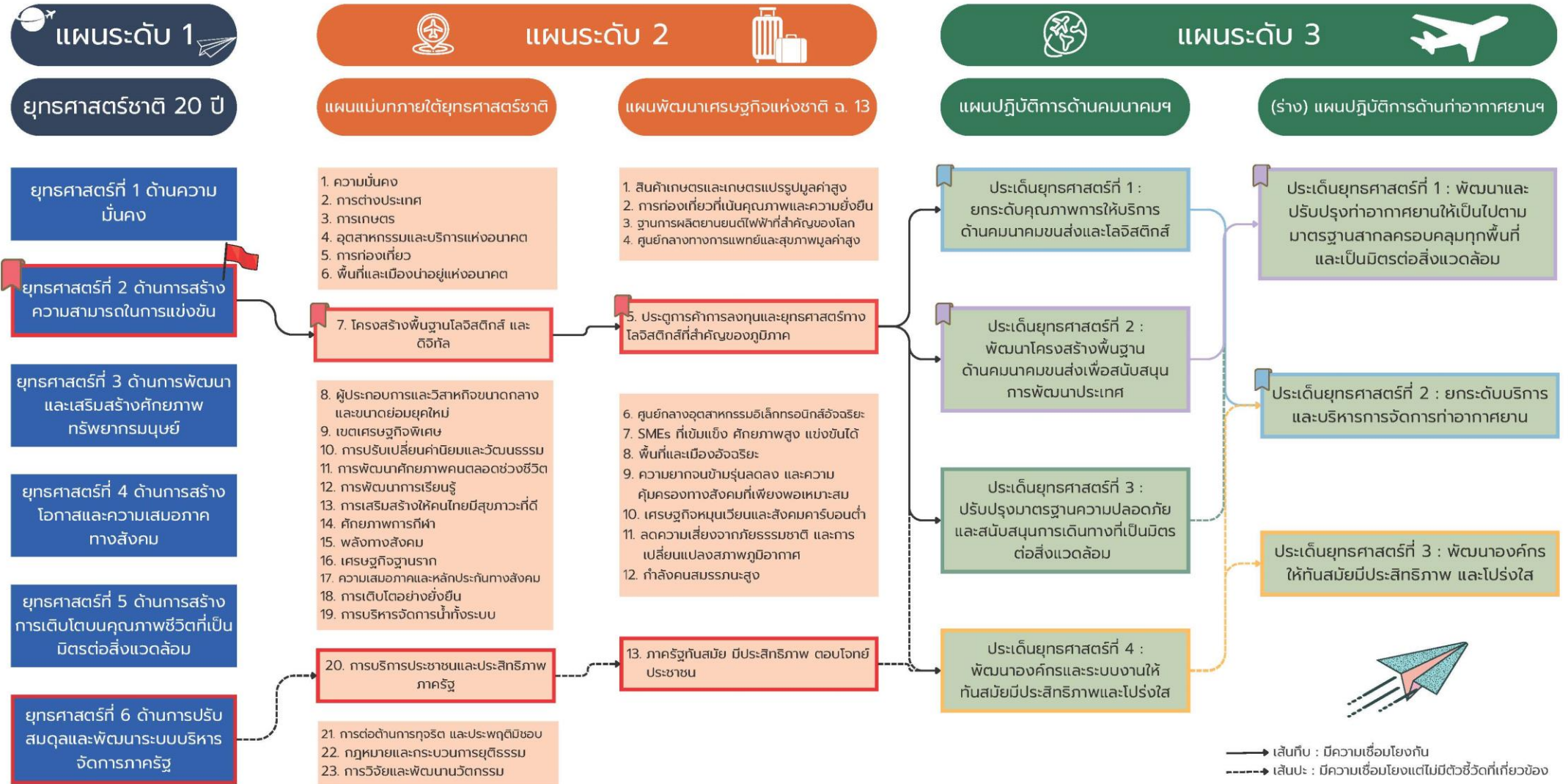
เป้าหมายย่อย SDG ๙.๑.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยเฉพาะการเข้าถึงในราคาที่สามารถจ่ายได้ และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

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 ๑๑.๑ จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัยในราคาที่สามารถจ่ายได้ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

ตัวชี้วัด : SDG ๑๑.๑.๑ สัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก จำแนกตามเพศ อายุ และผู้พิการ (ร้อยละ) ค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๘ เท่ากับร้อยละ ๕๖.๐๐ และในปี ๒๕๗๓ เท่ากับร้อยละ ๖๐.๐๐

ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ



ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ



แผนระดับ 2



เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs)

9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE



เป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม
(กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก)

เป้าหมายย่อย SDG 0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อถือได้
ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึง
โครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและข้ามเขตแดน 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



แผนระดับ 3



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



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้
เป็นไปตามมาตรฐานสากลครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกระดับบริการและบริหารการ
จัดการท่าอากาศยาน



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนางองค์กรให้ทันสมัย
ประสิทธิภาพ และโปร่งใส

—————> เส้นทึบ : มีความเชื่อมโยงกัน
- - - - -> เส้นประ : มีความเชื่อมโยงแต่ไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการ ด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กรมท่าอากาศยาน ใช้เครื่องมือการประเมินสถานะแวดล้อมจากปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน โดยใช้หลักการ SWOT Analysis สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

จุดแข็ง (STRENGTH) จุดแข็งของหน่วยงานคือเป็นหน่วยงานที่มีความรู้เกี่ยวกับระบบมาตรฐานของท่าอากาศยานและมีท่าอากาศยานกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคที่พร้อมต่อการรองรับ การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทาง ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

กรมท่าอากาศยานมีแผนงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม รวมทั้งมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ด้านท่าอากาศยานซึ่งในสังกัดกรมท่าอากาศยานมีตำแหน่งที่ตั้งชัดเจน เหมาะสม และกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค และกรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ครบถ้วนตามมาตรฐานสากลทั้งในด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ที่ครอบคลุมท่าอากาศยานทั่วทุกภูมิภาค

จุดอ่อน (WEAKNESS) จุดอ่อนของหน่วยงานคือการประสานงานระหว่างส่วนกลางและท่าอากาศยาน ความรู้สึกของบุคลากรที่อาจจะไม่มีความมั่นคงในบางตำแหน่ง รวมทั้งโครงสร้าง การปฏิบัติงานที่ไม่ชัดเจน และความขาดแคลนอัตรากำลัง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

ท่าอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็กไม่สามารถผลักดันให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่และคุ้มทุนบริการ กรมท่าอากาศยานขาดการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานขนาดกลางและขนาดเล็กให้ขยายการเติบโตรองรับ บริการในรูปแบบที่เหมาะสม และกรมท่าอากาศยานขาดการวางแผนระบบการทำงานการพัฒนาโครงการ ก่อสร้าง การเตรียมความพร้อม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และไม่มี มาตรการเร่งรัดอย่างเป็นรูปธรรม

โอกาส (OPPORTUNITY) โอกาสของหน่วยงานคือนโยบายของภาครัฐที่จะส่งผลในการพัฒนา ระบบความเชื่อมโยงทางโครงข่ายการเดินทางที่สะดวกขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน แนวโน้ม การพัฒนาทางท่าเรือ และทิศทางการใช้บริการสายการบินต่างๆ ซึ่งมีการแข่งขันกันในการเป็น สายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังนี้

กรมท่าอากาศยานได้รับการสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนอื่นๆ (เงินนอกงบประมาณ) เพื่อพัฒนารูทกิจ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อลดขั้นตอน และระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้ อย่างต่อเนื่อง และนโยบายเปิดประเทศ และการท่องเที่ยวภายในประเทศ สนับสนุนการเดินทาง ทำให้ มีรายได้เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการมีนโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ที่เอื้อต่อการเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้น

อุปสรรค (THREAT) อุปสรรคของหน่วยงานคือการพัฒนาท่าอากาศยานในปัจจุบันยังไม่ทั่วถึงทุก ภูมิภาค ความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับพัฒนาฯ ยังมีกฎระเบียบที่อาจทำให้เกิด ความล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ รวมทั้งปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งด้านอื่นมากกว่าการขนส่ง ทางอากาศ และมีการแข่งขันภายในระบบคมนาคมด้วยตนเอง สถานการณ์โลกในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป อย่างรวดเร็วไม่สามารถคาดการณ์ได้ และการขาดความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานท่าอากาศยานขนาดกลาง และท่าอากาศยานขนาดเล็ก

ตาราง สรุปการวิเคราะห์สถานะแวดล้อม (SWOT) ของหน่วยงาน

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (STRENGTH)	จุดอ่อน (WEAKNESS)
	S๓ บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญเรื่องมาตรฐานสนามบิน S๔ กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ครบถ้วนตามมาตรฐาน ครอบคลุมท่าอากาศยาน S๖ ระบบเทคโนโลยีสนับสนุน การทำงานของส่วนกลาง และท่าอากาศยานมีระบบการปฏิบัติการที่ช่วยประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายและบุคลากร S๕ ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งชัดเจนเหมาะสมและกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา S๗ บุคลากรทุนหมุนเวียนที่ได้รับการสรรหาทดแทนตามกรอบอัตรากำลังประจำปีได้ทันที	W๔ การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน W๑ ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกันทั้งในส่วนกลาง และท่าอากาศยานขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่นเป็นอันหนึ่งอันเดียว W๕ การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่เหมาะสมกับต้นทุนบริการ W๙ เส้นทางความก้าวหน้าของบุคลากรไม่มีกำหนดแนวทางที่ชัดเจน W๖ ภาวะเปียบในการบริหาร ไม่เอื้ออำนวย
ปัจจัยภายนอก	โอกาส (OPPORTUNITY)	อุปสรรค (THREAT)
	O๓ ความสามารถในการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้เป็นมืออาชีพ O๙ โครงสร้างทุนหมุนเวียนช่วยปฏิบัติงานของกรมท่าอากาศยาน และทดแทนการทำงานของกรมท่าอากาศยาน O๗ ผู้บริหารกำหนดทิศทางสนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอันดับแรก O๑๐ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาธุรกิจ O๘ เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานลดขั้นตอนและระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง	T๓ ภาวะเปียบด้านสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน T๖ ภาวะเปียบ ที่มีอยู่ยังไม่รองรับการพัฒนาของเทคโนโลยีที่ทันสมัย T๔ การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจและการเมือง T๑๐ นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งด้านอื่น มากกว่าด้านการขนส่งทางอากาศ T๙ อำนาจหน้าที่ของทุนหมุนเวียนไม่แยกจากงานของกรมท่าอากาศยาน ทำให้ในการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน

การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

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

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก (Weighted Score)
ปัจจัยภายใน			
จุดแข็ง (Strengths)			
S๑ กรมท่าอากาศยานมีแผนงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศโดยการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานภายใต้มาตรฐานสากลซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพ ชีตความสามารถ และมาตรฐานสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้และประชาชนได้รับบริการอย่างทั่วถึง	๐.๐๔๙	๒.๒๑	๐.๑๐๘
S๒ กรมท่าอากาศยานมีโครงการที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมส่งผลให้มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมและเป็นไปตามนโยบาย MR-MAP	๐.๐๔๒	๒.๖๖	๐.๑๑๒
S๓ บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญเรื่องมาตรฐานสนามบิน	๐.๐๔๑	๕.๕๒	๐.๒๒๖
S๔ ผู้บริหารให้ความสำคัญกับหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใส	๐.๐๔๙	๓.๗๐	๐.๑๘๑
S๕ ท่าอากาศยานในสังกัดมีที่ตั้งชัดเจน เหมาะสมกระจายอยู่ทั่วภูมิภาคพร้อมต่อการพัฒนา	๐.๐๗๔	๔.๓๕	๐.๓๒๒
S๖ การมีระบบเทคโนโลยีสนับสนุนการทำงานของส่วนกลาง และท่าอากาศยานมีระบบปฏิบัติการที่ช่วยประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายและบุคลากร	๐.๐๖๓	๔.๔๑	๐.๒๗๘
S๗ บุคลากรทุนหมุนเวียนที่ได้รับสรรหาทดแทน ตามกรอบอัตรากำลังประจำปีได้ทันที	๐.๐๔๘	๓.๗๒	๐.๑๗๙
S๘ โครงสร้างการบริหารบุคลากรทุนหมุนเวียนมีความยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง	๐.๐๕๕	๔.๒๖	๐.๒๓๔
S๙ กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนตามมาตรฐาน ครอบคลุมท่าอากาศยาน	๐.๐๕๒	๔.๗๒	๐.๒๔๕
S๑๐ กรมท่าอากาศยานมีทุนหมุนเวียนกำหนดทิศทางกลยุทธ์การให้บริการ สะดวก รวดเร็ว เพื่อความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นหลัก	๐.๐๕๕	๓.๕๗	๐.๑๙๖

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วงน้ำหนัก (Weighted Score)
ปัจจัยภายใน			
จุดอ่อน (Weakness)			
W๑ ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกันทั้งในส่วนกลางและท่าอากาศยาน ขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่นเป็นอันหนึ่งอันเดียว	๐.๐๕๖	๔.๖๘	๐.๒๖๒
W๒ โครงสร้างการทำงานของบุคลากรไม่ตอบสนองภารกิจงาน	๐.๐๕๒	๓.๘๒	๐.๑๙๙
W๓ บุคลากรในแต่ละสายงานมีไม่เพียงพอกับภาระงาน และไม่มีแผนพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ทำให้ไม่เข้าใจงาน	๐.๐๕๓	๓.๕๗	๐.๑๘๙
W๔ การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน	๐.๐๗๖	๕.๒๗	๐.๔๐๑
W๕ การจัดเก็บรายได้ไม่เต็มที่เหมาะสมกับต้นทุนบริการ	๐.๐๕๗	๔.๔๗	๐.๒๕๕
W๖ กฎระเบียบในการบริหารงานไม่เอื้ออำนวย	๐.๐๕๕	๔.๒๖	๐.๒๓๔
W๗ ท่าอากาศยานไม่มีนวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้ครบรอบการบำรุงรักษา จึงทำให้ไม่มีระบบปฏิบัติการด้านเทคโนโลยีในการบริหารงานที่สามารถแข่งขันกับหน่วยอื่นได้	๐.๐๕๖	๓.๖๙	๐.๒๐๗
W๘ ระบบปฏิบัติการที่ใช้ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้ทั้งหมด	๐.๐๕๓	๓.๓๒	๐.๑๗๖
W๙ เส้นทางความก้าวหน้าของบุคลากร ไม่มีกำหนดแนวทางที่ชัดเจน	๐.๐๕๖	๔.๒๘	๐.๒๔๐
W๑๐ บุคลากรของทุนหมุนเวียนต้องปฏิบัติหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้วย จึงทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานของทุนหมุนเวียนได้เต็มเวลา และไม่มีค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานของทุนหมุนเวียน	๐.๐๕๔	๔.๐๗	๐.๒๒๐

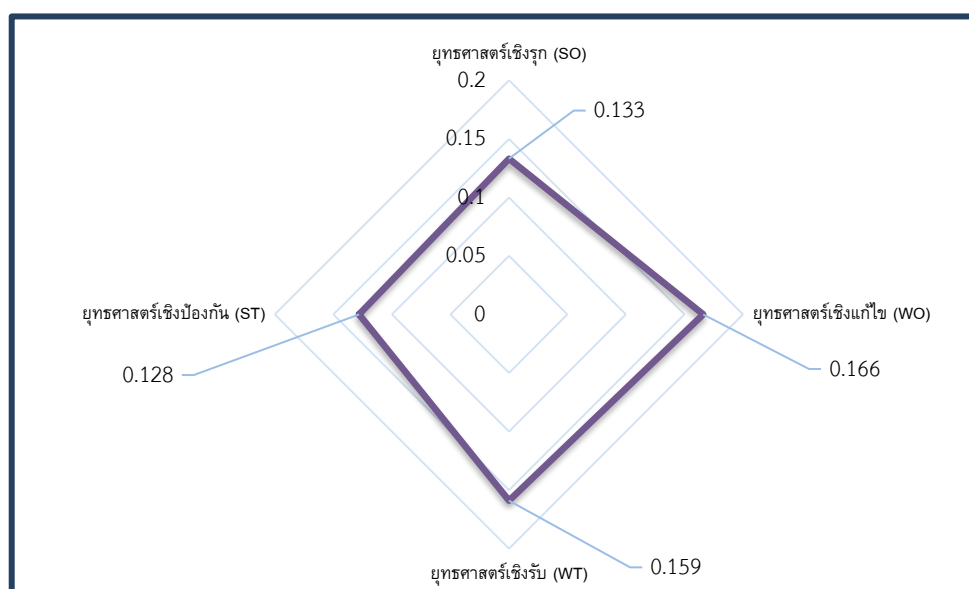
รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก (Weighted Score)
ปัจจัยภายนอก			
โอกาส (Opportunities) O๑ การขยายตัวของเมืองและประชากรทำให้เกิด การเชื่อมโยงด้านการบินในภูมิภาคอาเซียนและระหว่าง อาเซียนกับภูมิภาคอื่นๆ จึงเป็นโอกาสในการให้บริการ ด้านการบินในภูมิภาคมากขึ้น O๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางอากาศ ได้รับการสนับสนุนการพัฒนาจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง O๓ สามารถสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้เป็นมืออาชีพ O๔ ธุรกิจสายการบินยังคงเติบโตหลังโควิด O๕ นโยบายเปิดประเทศ + การท่องเที่ยวภายในประเทศ สนับสนุนการเดินทาง ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้น รวมถึงการมี นโยบายการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อการเดินทาง โดยเครื่องบินมากขึ้น O๖ ความสามารถในการตอบสนองนโยบายการพัฒนาของ ภาครัฐด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ได้ O๗ ผู้บริหารกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอันดับแรก O๘ เทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงานลดขั้นตอนและ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง O๙ โครงสร้างทุนหมุนเวียนช่วยปฏิบัติงานของกรมท่าอากาศยาน และทดแทนการทำงานของกรมท่าอากาศยาน O๑๐ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุง กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาธุรกิจ	๐.๐๓๐ ๐.๐๕๕ ๐.๐๔๖ ๐.๐๕๒ ๐.๐๖๒ ๐.๐๔๗ ๐.๐๕๒ ๐.๐๖๕ ๐.๐๗๙ ๐.๐๕๘	๓.๓๗ ๑.๙๕ ๕.๗๖ ๔.๒๑ ๒.๔๒ ๔.๑๐ ๕.๒๑ ๔.๗๑ ๕.๒๕ ๔.๘๗	๐.๑๐๑ ๐.๑๐๗ ๐.๒๖๕ ๐.๒๑๙ ๐.๑๕๐ ๐.๑๙๓ ๐.๒๗๑ ๐.๓๐๖ ๐.๔๑๕ ๐.๒๘๒

รายละเอียดปัจจัย	น้ำหนัก (Weight)	การประเมิน (Rating)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก (Weighted Score)
ปัจจัยภายนอก			
อุปสรรค (Threats)			
T๑ สภาวะเศรษฐกิจไทยและโลกมีแนวโน้มผันผวนและไม่ แน่นอนเนื่องจาก ผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินและ การท่องเที่ยว	๐.๐๔๒	๓.๔๐	๐.๑๔๓
T๒ ความไม่คล่องตัวในการบริหารงบประมาณสำหรับ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	๐.๐๓๖	๓.๒๒	๐.๑๑๖
T๓ กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ ส่งผลในการพัฒนาสนามบินและท่าอากาศยาน	๐.๐๗๑	๕.๖๐	๐.๓๙๘
T๔ การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบจาก ปัญหาเศรษฐกิจและการเมือง	๐.๐๕๓	๔.๕๑	๐.๒๓๙
T๕ นโยบายการพัฒนาและปัจจัยทางการเมือง และการต่อต้าน จากสังคมในการพัฒนาท่าอากาศยาน	๐.๐๕๙	๔.๒๙	๐.๒๕๓
T๖ กฎ ระเบียบ ที่มีอยู่ยังไม่รองรับการพัฒนาของ เทคโนโลยีที่ทันสมัย	๐.๐๕๑	๔.๙๗	๐.๒๕๓
T๗ การพัฒนาระบบปฏิบัติการมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ	๐.๐๕๐	๓.๕๐	๐.๑๗๕
T๘ สถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ไม่สามารถคาดการณ์ได้	๐.๐๔๐	๓.๗๖	๐.๑๕๐
T๙ อำนาจหน้าที่ ของทุนหมุนเวียนไม่แยกจากงาน ของกรมท่าอากาศยาน ทำให้ในการปฏิบัติงาน ข้ำซ้อน	๐.๐๕๒	๔.๒๕	๐.๒๒๑
T๑๐ นโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานการขนส่งด้านอื่น มากกว่าการขนส่งด้านอากาศ	๐.๐๕๗	๔.๒๘	๐.๒๔๔

ค่าน้ำหนักตามตำแหน่งทางยุทธศาสตร์

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

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 อย่างไรก็ตามจากจุดอ่อนที่สำคัญคือ การขาดการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการที่จะดำเนินงาน ระบบปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างกันทั้งในส่วนกลางและท่าอากาศยาน ขาดความร่วมมือกันอย่างเหนียวแน่นเป็นอันหนึ่งอันเดียว ทั้งนี้จากการพิจารณาปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงาน จึงกำหนดปัจจัยที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถก่อให้เกิดความสำเร็จสำหรับการนำไปกำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ของกรมฯ ดังนี้

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

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

๔.๒.๑ วัตถุประสงค์

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

วิสัยทัศน์

“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

๔.๒.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

๑) เป้าหมาย :

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ

- ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

๒) ค่าเป้าหมาย : บรรลุผลลัพธ์ตามตัวชี้วัดพันธกิจและประเด็นเชิงยุทธศาสตร์ที่กำหนด

๓) ตัวชี้วัด :

- จำนวนท่าอากาศยานในภูมิภาคได้รับการพัฒนา / ปรับปรุง

- ท่าอากาศยานในภูมิภาคภายใต้สังกัดกรมท่าอากาศยาน มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)

- พัฒนาการบริหารจัดการและเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริการภาครัฐ

* เป้าหมาย ค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติราชการด้าน...

๔.๓ แผนย่อยภายใต้แผนปฏิบัติการด้าน...

* แผนปฏิบัติการด้าน... ต้องมีเท่าที่จำเป็นเท่านั้นตามนัยของมติ ครม. วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๔ ทั้งนี้ หน่วยงานต้องพิจารณาแผนปฏิบัติการด้าน... ที่เกี่ยวข้องหรือสอดคล้องกับแผนที่จะจัดทำขึ้นร่วมด้วย เพื่อพิจารณาความจำเป็นของการจัดทำแผน และ/หรือ การควบรวมเป็นแผนเดียวกัน และ/หรือการยกเลิกการจัดทำแผน ในกรณีที่แผนฯ มีการบรรจุแผนปฏิบัติการเรื่อง... (แผนย่อย) ในแผนปฏิบัติการด้าน... ให้หน่วยงานระบุตามเค้าโครงของแผนฯ หากไม่มีการระบุให้หน่วยงานปรับเค้าโครงของแผนฯ ได้ตามความเหมาะสม

๔.๓.๑ แผนปฏิบัติการเรื่อง.....(การดำเนินงานเรื่อง/ประเด็นต่าง ๆ)

๑. แนวทางการพัฒนา (ต้องมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนระดับ ๒ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (และแผนย่อย) ที่เกี่ยวข้อง โดยที่การดำเนินการจะต้องสามารถไปสู่ผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับแผนย่อย และเป้าหมายระดับประเด็นได้อย่างเป็นรูปธรรม)

ประเด็นยุทธศาสตร์ จำนวน ๓ ข้อ ประกอบด้วย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ ๕ ตัวชี้วัด และ ๔ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
๑. โครงข่ายทางอากาศยานที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางมาใช้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสาร	๑.๑ ท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) ๑.๒ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยานในการเดินทางระหว่างประเทศ (ล้านคนต่อปี)	๑. ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว และการให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง	๑. งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินและองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ ๑) ท่าอากาศยานระนอง
๒.ท่าอากาศยานมีลักษณะกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และอาชีวอนามัย มีความปลอดภัยตามมาตรฐานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๑.๓ ร้อยละ ของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (ร้อยละ) ๑.๔ ร้อยละ ของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัย (ร้อยละ)	๒. ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคสำคัญ	๒. โครงการจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ
๓. การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ	๑.๕ ร้อยละ ของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก(ร้อยละ)		๓. โครงการก่อสร้างอุโมงค์หัวหิน และขยายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่ง ๑๖ ท่าอากาศยานหัวหิน ๔. งานปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดินท่าอากาศยานน่านนคร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน” ประกอบด้วย ๑ เป้าประสงค์ ๒ ตัวชี้วัด และ ๑๒ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
การบริหารจัดการท่าอากาศยานให้มีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล	๒.๑ ร้อยละ ความพึงพอใจผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน (ร้อยละ) ๒.๒ สัดส่วนท่าอากาศยานที่มีทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุกพลภาพขึ้น-ลง อากาศยาน (ร้อยละ)	๑. ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า ๒. สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน ๓. พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกกลุ่มทุกรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ ๔. เตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล	๑. จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEADS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm. พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ที่ท่าอากาศยานขอนแก่น ๒. จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEADS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm. พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “พัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส” ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ ๕ ตัวชี้วัด และ ๘ กลยุทธ์

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
๑. การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ภายใต้หลักธรรมาภิบาล และมีภาพลักษณ์ที่ดี เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความทันสมัย สอดคล้องกับนโยบาย ๔.๐ ๒. การบริหารทรัพยากรมนุษย์เพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรและสถานการณ์แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปโดยมีจุดมุ่งเน้นการวางรากฐานการมีระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ครอบคลุมทั้งระบบและมีการบริหารที่รวดเร็ว โปร่งใส ๓. ทรัพยากรบุคคลได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถเพิ่มขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุตามเป้าหมาย โดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ	๓.๑ ร้อยละจำนวนข้อร้องเรียนที่ได้รับการตอบสนองภายใน ๑๕ วันทำการ (ร้อยละ) ๓.๒ ร้อยละของกระบวนการที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการบริหารทดแทนหรือเพิ่มประสิทธิภาพ ๓.๓ ระดับความสำเร็จของผลการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของกรมท่าอากาศยาน (ร้อยละ) ๓.๔ ระดับความสำเร็จของการบริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ ๓.๕ ระดับความสำเร็จของการจัดการพัฒนาฝึกอบรมที่กำหนด	๑. ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบบริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน ๒. นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนการและระบบให้บริการภาครัฐสนองต่อพันธกิจการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ ๔.๐ ๓. พัฒนาระบบฐานข้อมูลบัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน ๔. พัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับบริบทขององค์กร ๕. พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร และส่งเสริมกำลังคนคุณภาพอย่างเป็นระบบ ๖. เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดการทุจริต	๑. โครงการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลเพื่อนำเข้าและการแลกเปลี่ยนข้อมูลกลาง สำหรับกรมท่าอากาศยาน ๒. โครงการจัดซื้อเพื่อทดแทนระบบเครือข่ายไร้สายส่วนกลาง กรมท่าอากาศยาน ๓. โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และพัฒนาระบบช่วยเหลืองานบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์	แผนงาน / โครงการ
		๗. นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง	

เป้าประสงค์สอดคล้องกับเป้าประสงค์ด้านอากาศของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๔.๔ โครงการ ๖๖ - ๗๐

๔.๔ โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑. ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง ๑ แห่ง
๒. ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ๑ แห่ง
๓. ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ ๑) ท่าอากาศยานระนอง ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง
๔. งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร ตำบลชุมโค อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร ๑ แห่ง
๕. งานก่อสร้างอุโมงค์ถนน และขยายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง บริเวณหัวทางวิ่ง ๑๖ ท่าอากาศยานหัวหิน ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๑ แห่ง
๖. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๑๐๐x๑๐๐ ซม ๑๑ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานพิษณุโลก อุบลราชธานี ร้อยเอ็ด น่านนคร ลำปาง นราธิวาส แม่สอด แม่ฮ่องสอน และนครราชสีมา แห่งละ ๑ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ๒ เครื่อง
๗. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ ๖๐x๔๐ ซม ๕ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ระนอง และชุมพร แห่งละ ๑ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานนครราชสีมา ๒ เครื่อง
๘. เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบเดินผ่าน (Walkthrough) ๓๔ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานนครพนม ร้อยเอ็ด ลำปาง เลย ระนอง แม่สอด ชุมพร แม่ฮ่องสอน และหัวหิน แห่งละ ๑ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานอุบลราชธานี นครศรีธรรมราช พิษณุโลก สกลนคร และนราธิวาส แห่งละ ๒ เครื่อง
 - ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ขอนแก่น และตรัง แห่งละ ๕ เครื่อง
๙. จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ ๖๐ x ๔๐ cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) และอุปกรณ์ ๓ เครื่อง (ท่าอากาศยานขอนแก่น นครศรีธรรมราช และตรัง แห่งละ ๑ เครื่อง)
๑๐. จัดหาเครื่องตรวจสารวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) ๑๑ เครื่อง (ท่าอากาศยานตรัง นครพนม ร้อยเอ็ด น่านนคร สกลนคร ลำปาง เลย แม่ฮ่องสอน หัวหิน แพร่ และนครราชสีมา แห่งละ ๑ เครื่อง)
๑๑. จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับตำแหน่งที่สำคัญ และจัดทำแผนการสรรหาและคัดเลือกล่วงหน้าอย่างเป็นรูปธรรม
๑๒. จัดทำระบบการประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่ ก.พ. กำหนด
๑๓. ประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน (ITA)

๔.๕ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้าน...ไปดำเนินงาน (หน่วยงานระดับกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไป) (อธิบายถึงบทบาท หน้าที่ กระบวนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างประสิทธิผลสำเร็จของหน่วยงานระกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไปที่เกี่ยวข้อง)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของ หน่วยงานสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้มีเป้าหมายในการยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity) เพื่อยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างครบวงจร มีคุณภาพและเพียงพอที่จะรองรับนักท่องเที่ยวครอบคลุมทั้งประเทศ โดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาสนับสนุนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อให้บริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น สำหรับยุทธศาสตร์แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้าน ท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ดังนี้

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) ในเป้าประสงค์ที่ ๑ ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกในทุกมิติตลอดเส้นทางเดินทางท่องเที่ยวครอบคลุมทั้งประเทศ สอดคล้องกับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านฯ ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในเป้าประสงค์ สนับสนุนให้มีการวางแผนพัฒนาโครงการของท่าอากาศยานขนาดกลางและเล็ก และให้ท่าอากาศยานมีลักษณะกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก มีความปลอดภัยตามมาตรฐานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) ในเป้าประสงค์ที่ ๒ ประเทศไทยมีโครงสร้างด้านดิจิทัลและศูนย์กลางข้อมูลด้านการท่องเที่ยว (One-Stop Tourism Database) ที่เชื่อมโยงอย่างแท้จริงและนำข้อมูลไปต่อยอดได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านฯ ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับบริการและบริหารการจัดการท่าอากาศยาน ในเป้าประสงค์ ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน สามารถให้บริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น



ความเชื่อมโยงของแผนระดับที่ 3 ระหว่างสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กับ กรมท่าอากาศยาน

