



กรมท่าอากาศยาน

งบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2569

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติ
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 วุฒิสภา

ผู้บริหารกรมทำอากาศยาน



นายदनัย เรืองสอน

อธิบดีกรมทำอากาศยาน



นายเกียรติชัย ชัยเรืองยศ

รองอธิบดี (ด้านทำอากาศยาน)



นายณรงค์ อรุณภาคมงคล

รองอธิบดี (ด้านวิชาการ)



นายสุขสวัสดิ์ สุขวรรณโณ

รองอธิบดี (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)

วิสัยทัศน์

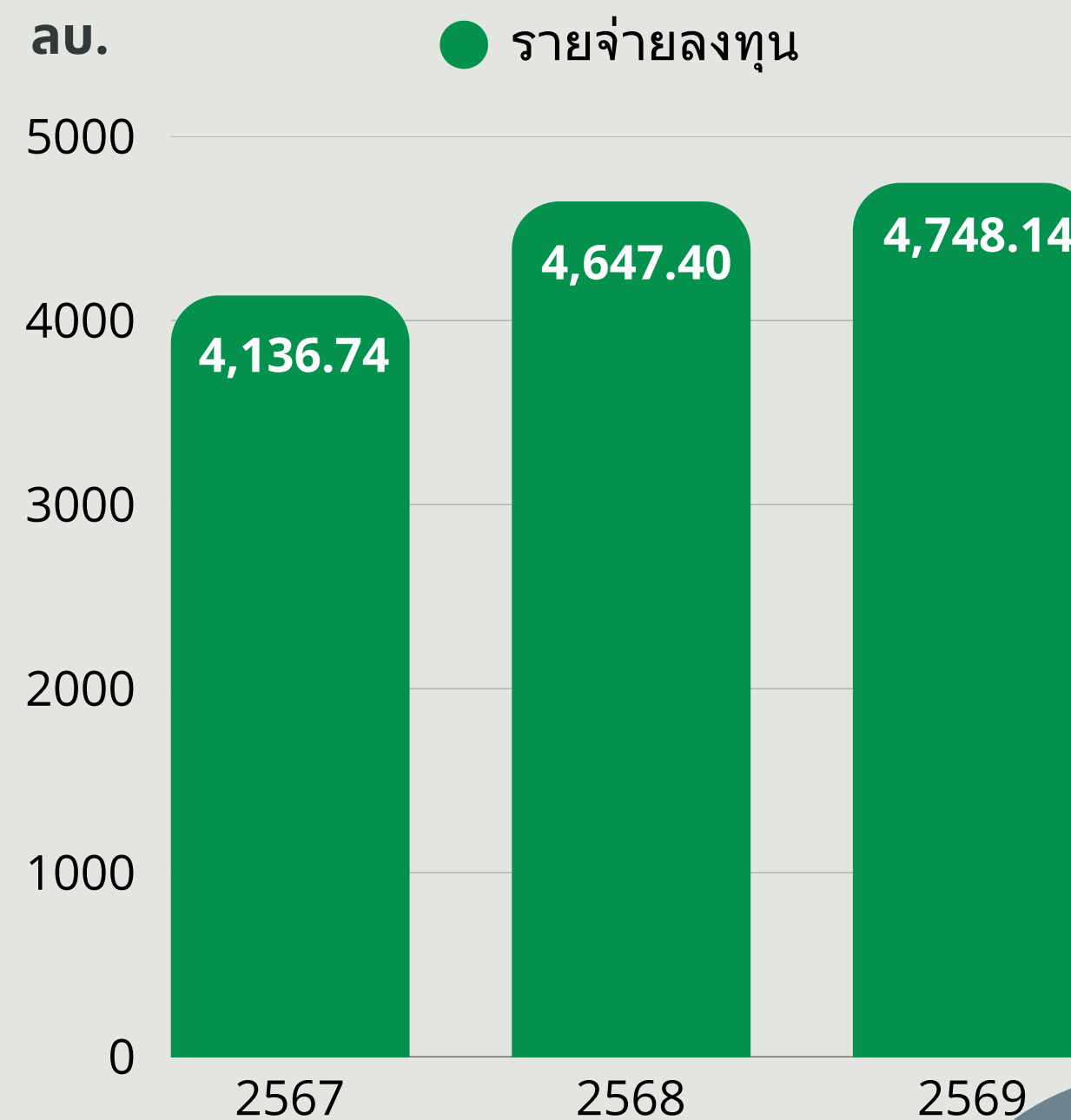
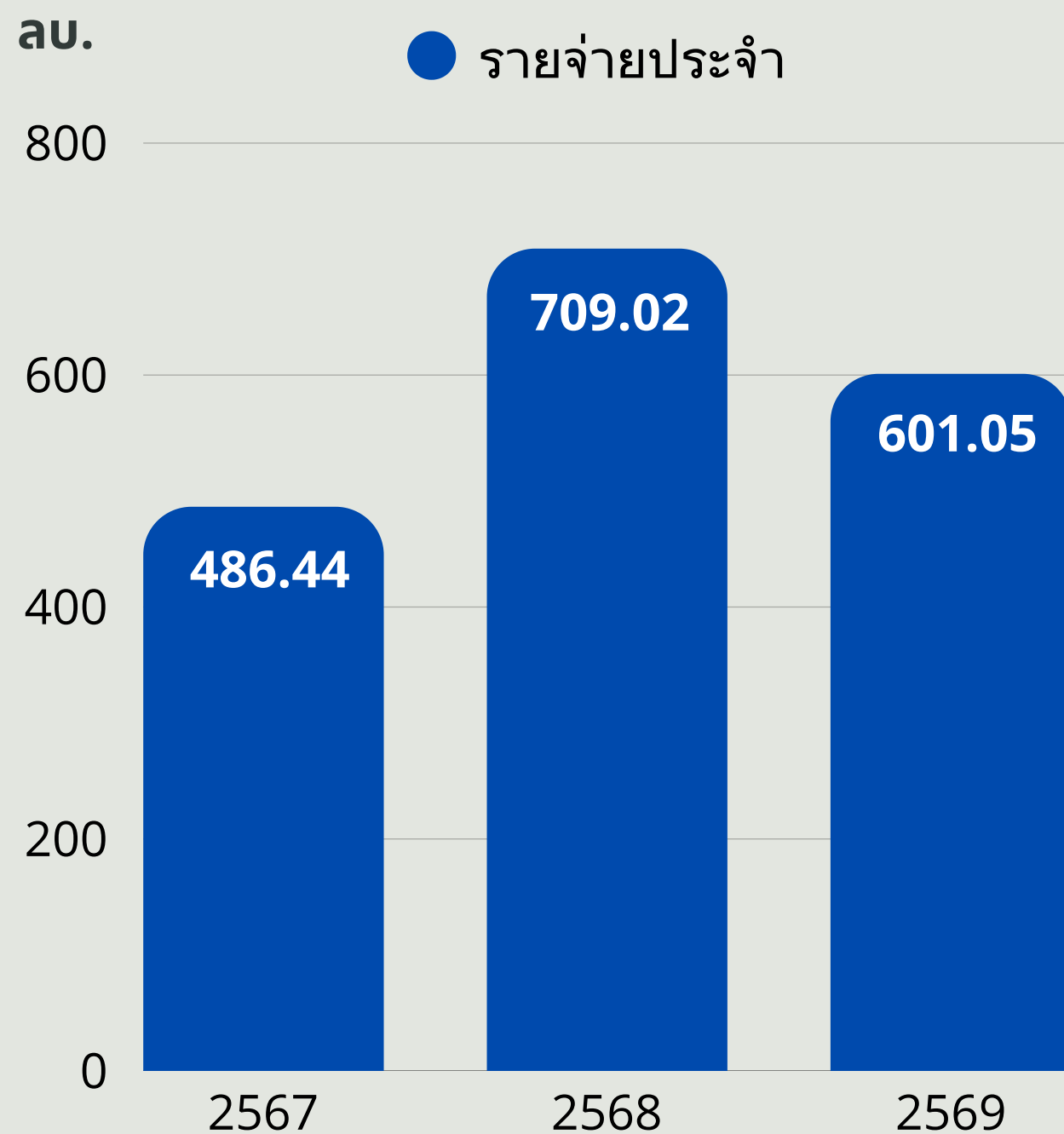
ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล
ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ

พันธกิจ

- 1.) พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ
- 2.) ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- 3.) บริหารจัดการองค์การอย่างมีประสิทธิภาพ

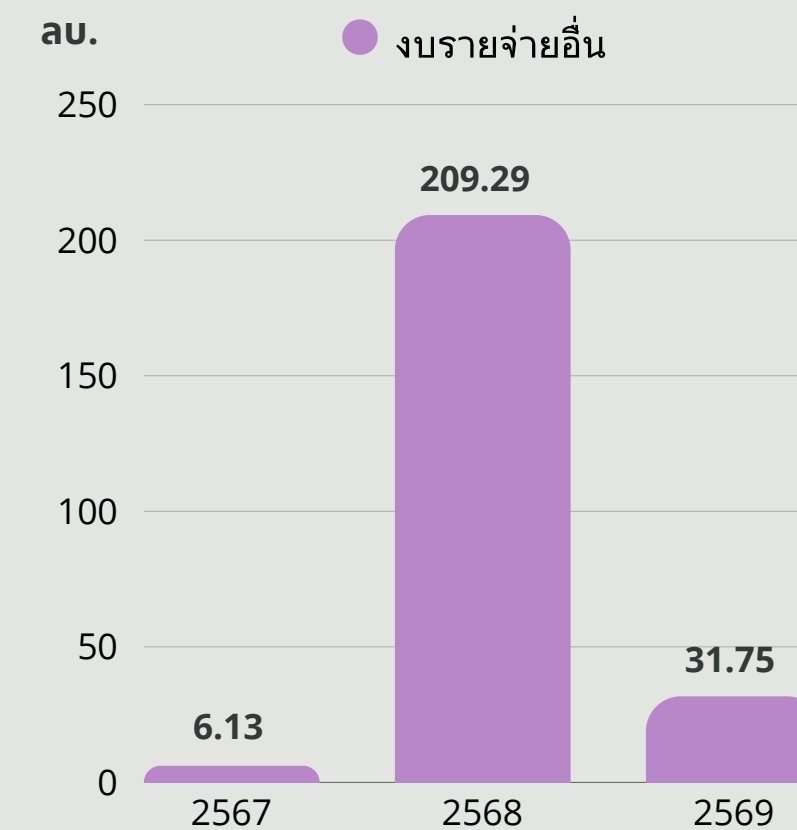
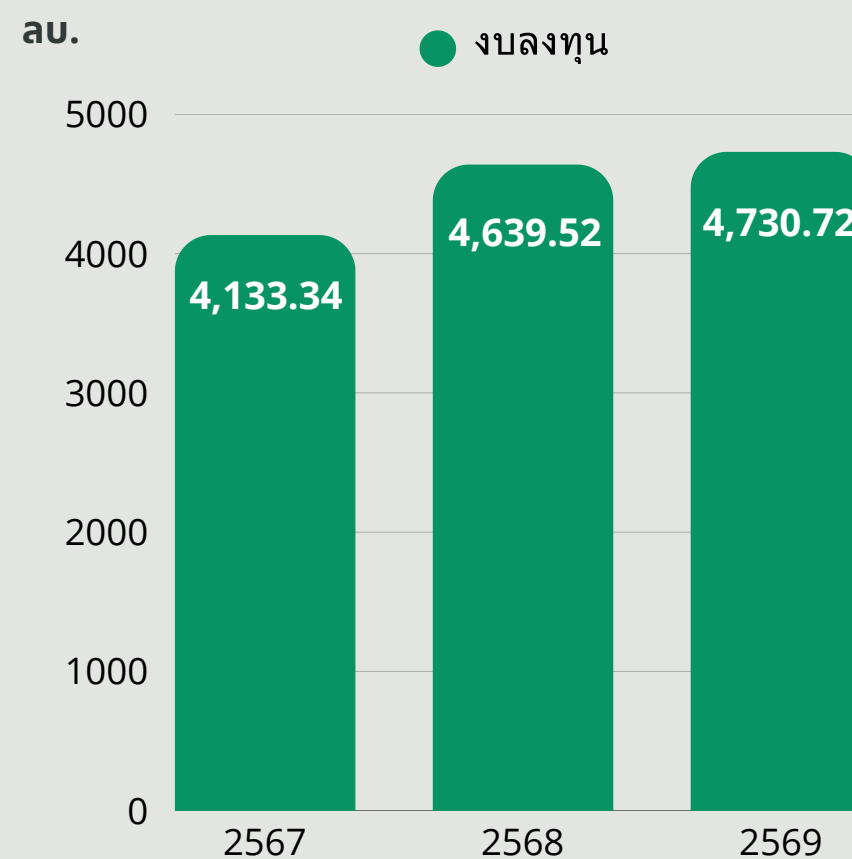
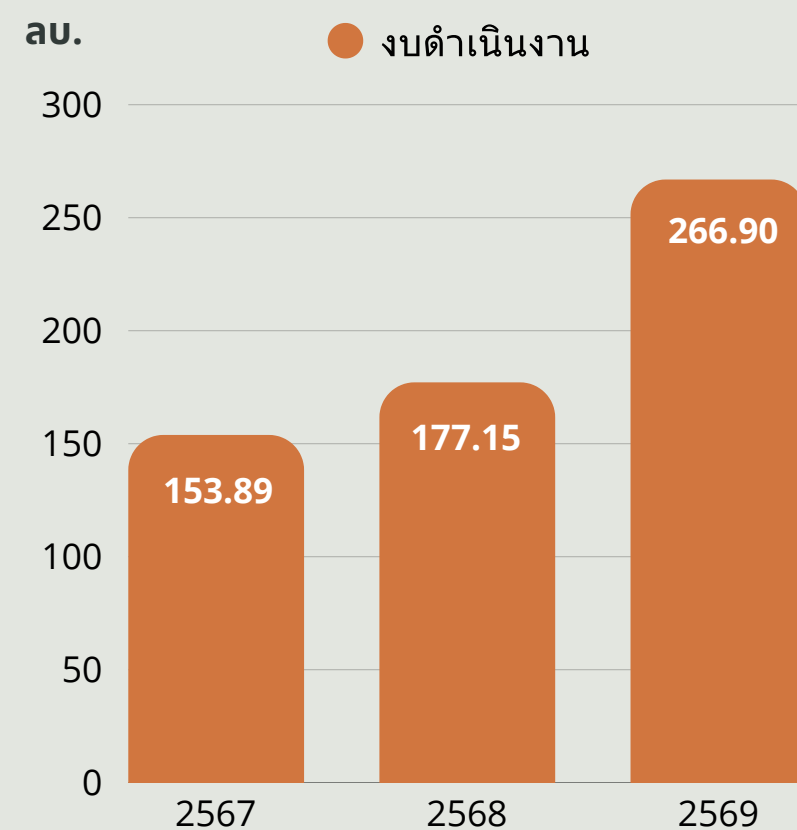
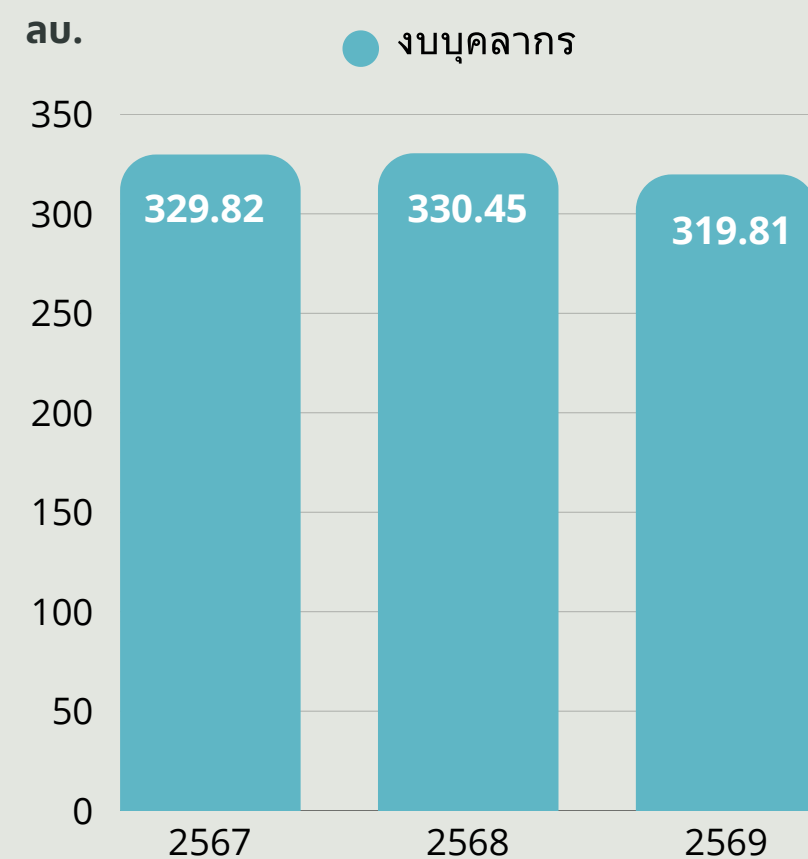
ภาพรวมงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง (2567 - 2569)

- จำแนกตามลักษณะรายจ่าย



ภาพรวมงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง (2567 - 2569)

• จำแนกตามงบรายจ่าย



ภาพรวมงบประมาณ 3 ปีย้อนหลัง (2567 - 2569)

• จำแนกตามกลุ่มแผนงาน

ประเภทแผนงาน	2567	2568	2569	เพิ่ม/ลด
รวมทั้งสิ้น	4,623.1804	5,356.4131	5,349.1860	-0.13
1. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	450.7269	-	-	-
2. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	-	3,472.9181	5,024.3995	44.67
3. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	3,838.6992	1,548.2986	-	-100
4. แผนงานบุคลากรภาครัฐ	333.7543	335.1964	324.7865	-3.11

ผลการดำเนินงานที่สำคัญปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



คำก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง

ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ

ท่าอากาศยานชุมพร



วงเงินทั้งสิ้น

1,500,000,000 บาท

2568 ตั้งงบประมาณ

300,000,000 บาท

2569 ตั้งงบประมาณ

217,400,000 บาท

2570 ผูกพันงบประมาณ

491,300,000 บาท

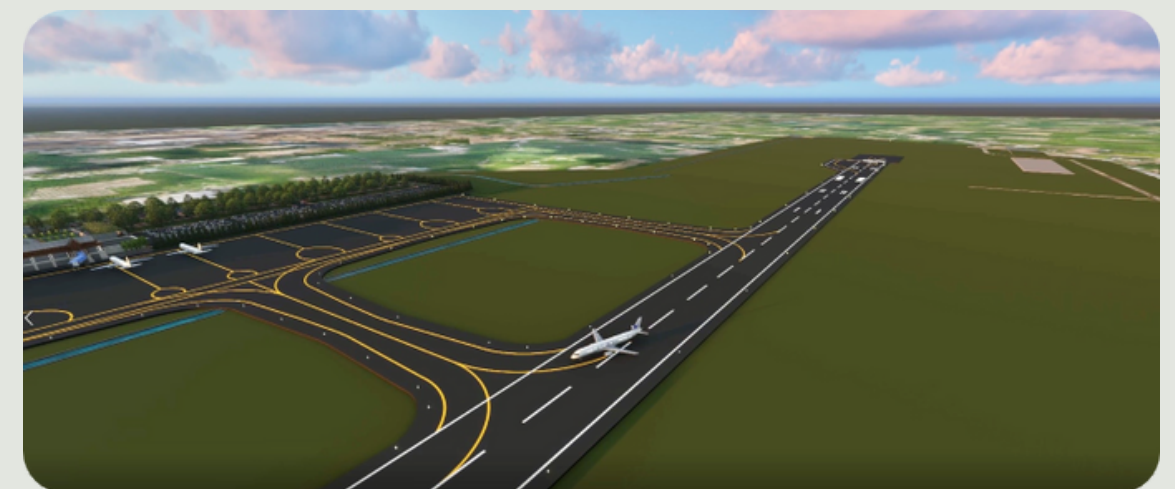
2571 ผูกพันงบประมาณ

491,300,000 บาท

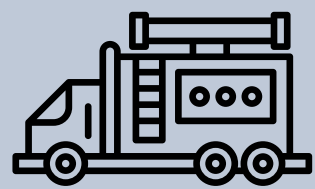


สถานะ : อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

(ขั้นตอนขออนุมัติแบบรูป TOR/ราคากลาง)



ผลการดำเนินงานที่สำคัญปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



โครงการจัดหารถดับเพลิง ขนาด 6x6

จำนวน 2 คัน

ท่าอากาศยานกระบี่



วงเงินทั้งสิ้น

80,000,000 บาท

2568 ตั้งงบประมาณ

16,000,000 บาท

2569 ตั้งงบประมาณ

64,000,000 บาท

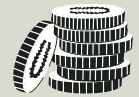


สถานะ : อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

ผลการดำเนินงานที่สำคัญปีงบประมาณ พ.ศ. 2567



งานก่อสร้างขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช



วงเงินทั้งสิ้น

499,430,000 บาท

ปี 2567 ตั้งงบประมาณ

75,000,000 บาท

ปี 2568 ผูกพันงบประมาณ

141,667,000 บาท

ปี 2569 ผูกพันงบประมาณ

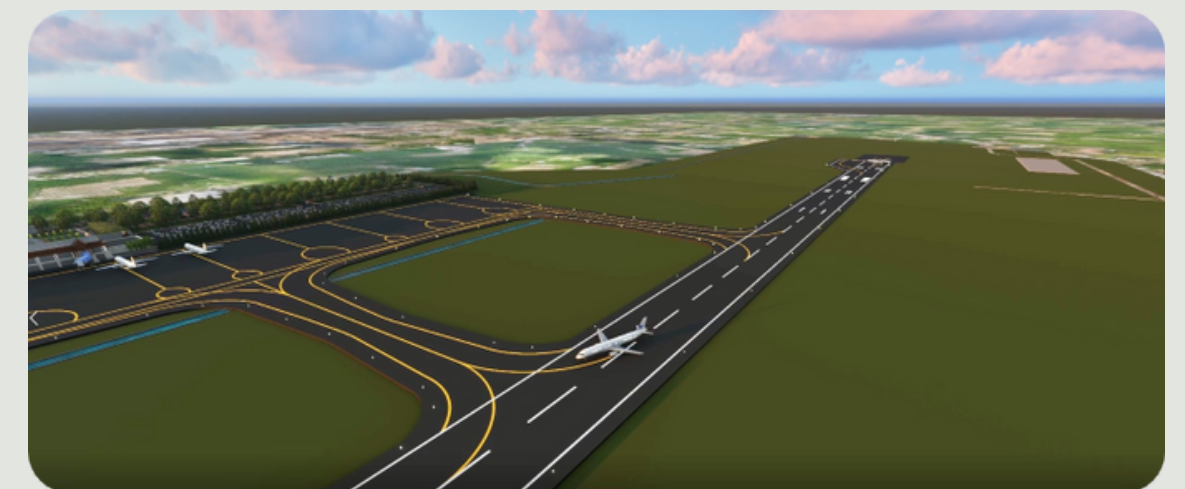
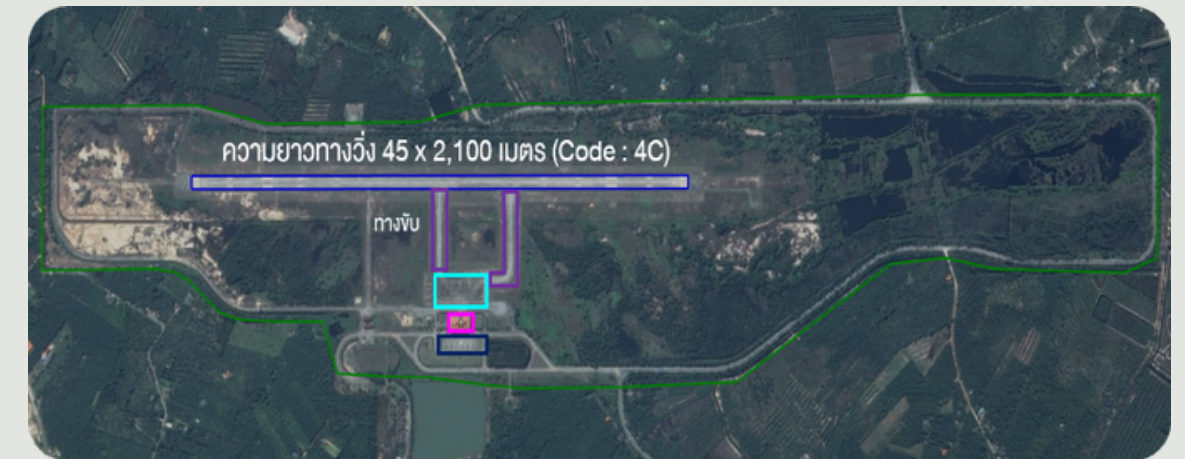
84,903,000 บาท

ปี 2570 ผูกพันงบประมาณ

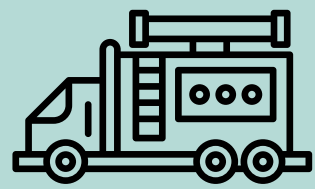
197,860,000 บาท



สถานะ : ลงนามสัญญาเลขที่ 23/2568 ลว. 20 ก.พ. 2568



ผลการดำเนินงานที่สำคัญปีงบประมาณ พ.ศ. 2567



โครงการจัดหารถดับเพลิง ขนาด 6x6 ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช



วงเงินทั้งสิ้น

39,895,000 บาท

2567 ตั้งงบประมาณ

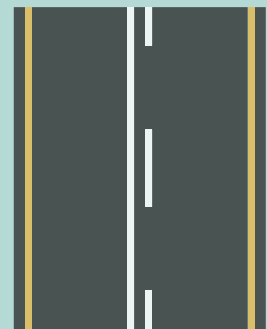
5,984,250 บาท

2568 ผูกพันงบประมาณ

33,910,750 บาท



สถานะ : ลงนามสัญญาเลขที่ 80/2567 ลว. 20 ส.ค. 2567



ค่าก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง

พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ

ท่าอากาศยานแพร่



วงเงินทั้งสิ้น

400,000,000 บาท

2569 ตั้งงบประมาณ

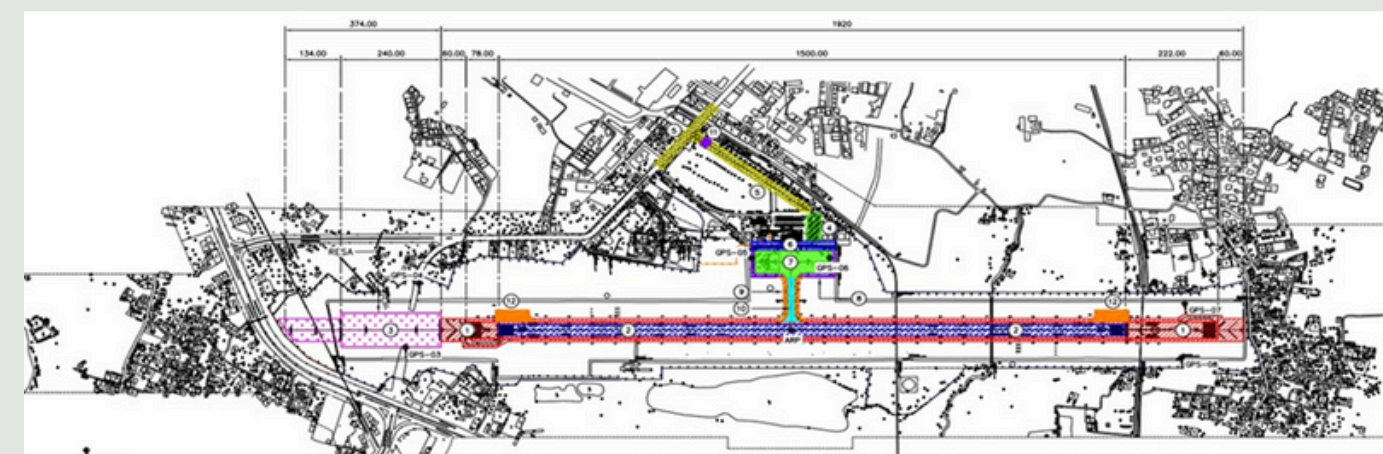
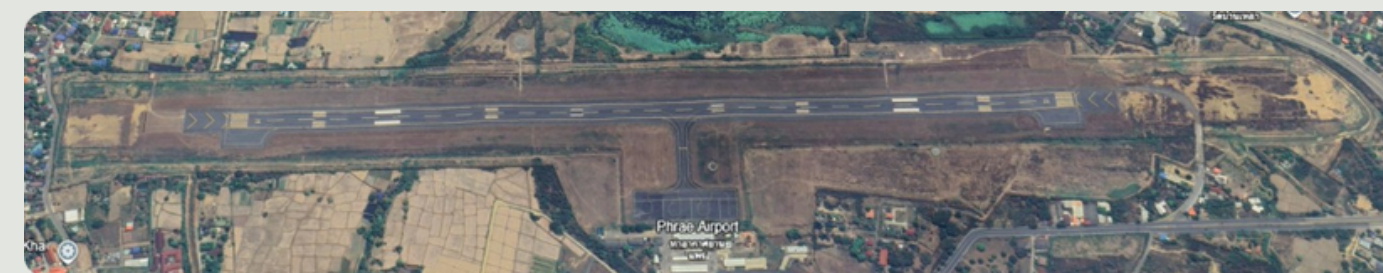
80,000,000 บาท

2570 ผูกพันงบประมาณ

160,000,000 บาท

2571 ผูกพันงบประมาณ

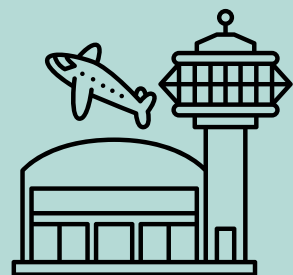
160,000,000 บาท



เพื่อต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 30 x 1,500 เมตร เป็น 45 x 1,900 เมตร และ ให้สามารถรองรับอากาศยานที่มีขนาด 180 ที่นั่ง จากเดิมรองรับได้ 80 ที่นั่ง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจในพื้นที่ และสนับสนุนเชื่อมโยงการขนส่ง

โครงการสำคัญประจำปีงบประมาณ

พ.ศ. 2569



ค่าปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานระนอง



วงเงินทั้งสิ้น

100,000,000 บาท

2569 ตั้งงบประมาณ

20,000,000 บาท

2570 ผูกพันงบประมาณ

80,000,000 บาท



เพื่อปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ให้สามารถรองรับผู้โดยสารจาก
เดิม 300 คนต่อชั่วโมง/ 0.864 ล้านคนต่อปี เป็น ไม่น้อยกว่า 440 คน
ต่อชั่วโมง/ 1.26 ล้านคนต่อปี

ภาพอาคารผู้โดยสารก่อนปรับปรุง



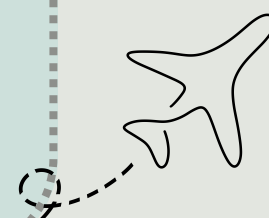


ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ

01

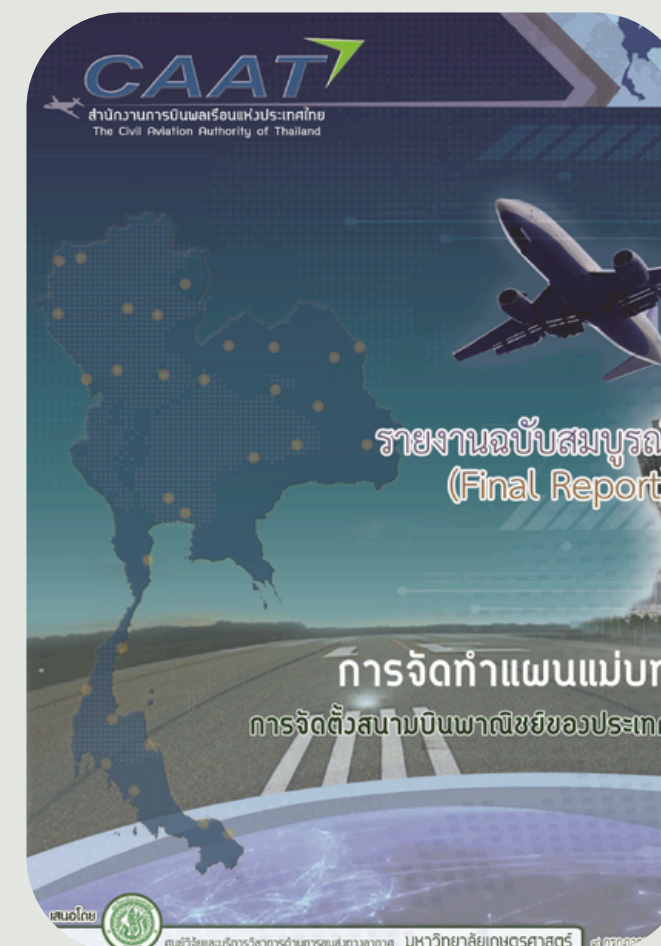
หน่วยงานควรพิจารณาความคุ้มค่าการจัดสร้างสนามบิน
ในอนาคตโดยยึดประโยชน์สูงสุด

1. ไม่ยึดแนวคิดว่าจะต้องมีสนามบินในทุกจังหวัด
2. ไม่ควรสร้างสนามบินที่มีขนาดใหญ่เกินไป



แนวทางในการดำเนินการก่อสร้างสนามบินจำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่า EIA ต่าง ๆ ประกอบกับการพิจารณาศึกษาของ กพท. ต้องเป็นไปตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศหรือไม่ โดยมีเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาสรุปได้ ดังนี้

1. สอดคล้องกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทท่าอากาศยานของประเทศ
2. มีผลสำรวจความต้องการในการใช้ท่าอากาศยาน “Air Travel Demand”
3. มีเอกสารรับรองสนับสนุนโครงการจากหน่วยงานให้บริการการบินแบบประจำไม่น้อยกว่า 14 เที่ยวบิน/สัปดาห์
4. ไม่มีท่าอากาศยานพาณิชย์อยู่ในระยะการเดินทาง 90 นาที
5. ไม่เป็นอุปสรรค/ภัยคุกคามในระดับที่ยอมรับได้



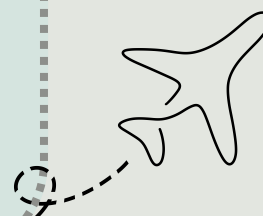


ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ



02

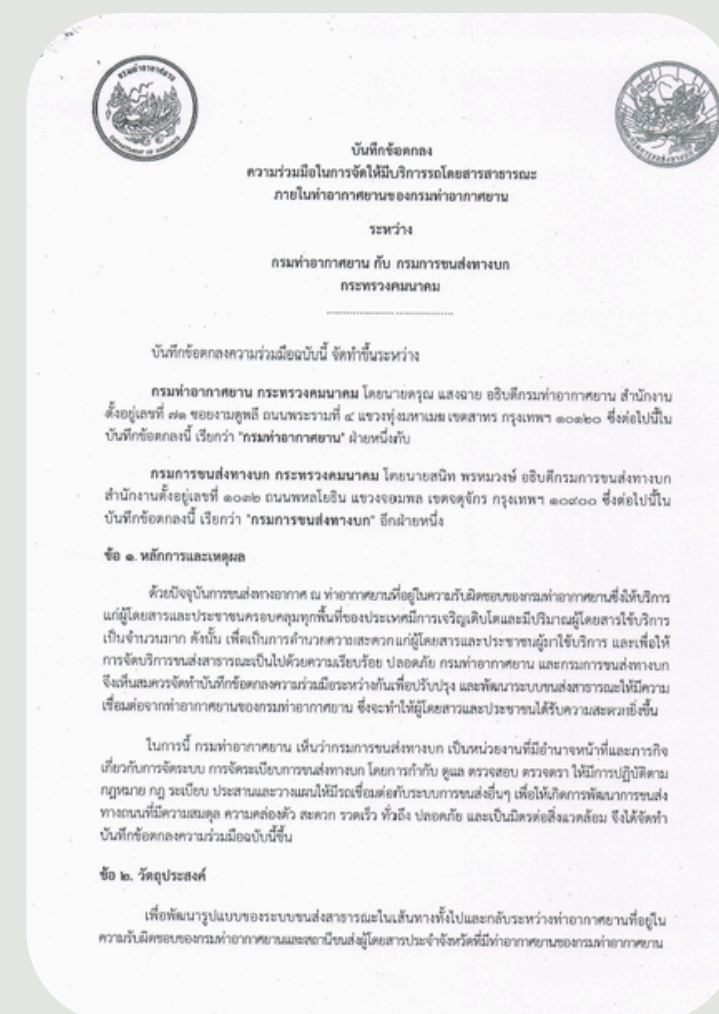
หน่วยงานควรหาแนวทางแก้ไขปัญหาคความขัดแย้ง
ของผู้ให้บริการรถรับจ้างในพื้นที่สนามบินของ
หน่วยงาน โดยวางแผนร่วมกับกรมการขนส่งทางบก
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และองค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง



กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับกรมขนส่งทางบก (ขบ.) โดยมีบทบาทและหน้าที่ ดังนี้

1. ทย. จัดให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะเข้ามาในท่าอากาศยาน

2. ขบ. มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลให้รถโดยสารสาธารณะที่เข้ามาให้บริการ
ในบริเวณท่าอากาศยานปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบ
การขนส่ง และกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ตามกฎหมายกำหนด หากผู้ใดฝ่าฝืนให้ ขบ.
พิจารณาดำเนินการลงโทษตามกฎหมาย ทั้งนี้ กรณีนโยบายที่จะแก้ไขปัญหากลุ่มผู้มีอิทธิพลฯ จึงเป็นเรื่องแนวทางปฏิบัติที่แต่ละท่าอากาศยาน
ได้ประสานงานกับขนส่งจังหวัดอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้เกิดปัญหา





ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ



03

หน่วยงานควรมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการพิจารณาว่าสนามบินใดควรถ่ายโอนไปยังบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) โดยคำนึงถึงภาระงบประมาณในอนาคต



กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบดำเนินกิจการท่าอากาศยานในสังกัด **กรณีนี้จึงเป็นเรื่องของนโยบายรัฐบาลที่เป็นผู้พิจารณา** อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน ทย. ยังเป็นผู้ให้บริการท่าอากาศยาน 28 แห่ง ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยานกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558



จบการนำเสนอ

กรมทำอากาศยาน

