ANNUAL REPORT 2022

รายงานประจำปี 2565

CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Civil Aviation Authority of Thailand

CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Civil Aviation Authority of Thailand

วิสัยทัศน์
Vision

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน

Standards towards Sustainability

พันธกิจ
Mission

1. ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
   To promote and develop efficient and sustainable civil aviation activities.
2. รักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล
   To maintain and improve an equitable and international-standard regulatory system.
3. ติดตามและปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติขององค์กรระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
   To continuously monitor and implement standards and recommended practices of international organizations.
4. พัฒนาองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง
   To continuously develop the organization, its personnel and the support system.

ยุทธศาสตร์
Strategies

1. พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
   Develop the government's regulatory system to achieve sustainable standards.
2. มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
   Committed to international aviation performance standards.
3. ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริม การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
   Improve and develop service systems to promote sustainable growth of the aviation industry.
4. บริหารและพัฒนา "คน" ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
   Manage and develop human resources to drive and innovate all aspects of operational systems to become a sustainable high-performance organization.

สารบัญ

Contents

1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์
Vision, Mission and Strategies

4 สารประธานกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Message from the Chairman of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand

6 คณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Board of Commissioners

14 สารผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Message from the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

16 ประวัติความเป็นมา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

18 ผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Top Executives

28 แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569
Strategic Plan The Civil Aviation Authority of Thailand 2022-2026

42 ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2565
Missions and Achievements in 2022

56 ด้าน Economic
Economics

76 ด้าน Support
Support

84 ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน
Aviation Industry Information

94 รายงานผลการปฏิบัติงาน
ของคณะกรรมการตรวจสอบ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ประจำปี พ.ศ. 2565
2022 Audit Committee Performance Report

98 งบการเงิน ประจำปี 2565
2022 Financial Statements

120 ผลสำรวจความพึงพอใจ
The Results of the
Satisfaction Survey

128 การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Self-Assessment of the Board of Commissioners
of the Civil Aviation Authority of Thailand

136 ภารกิจและผลงาน ประจำปี 2565
Tasks and Activities Carried Out in 2022

150 ข้อมูลข่าวสารการติดต่อ
สำนักงานการบินพลเรือน
แห่งประเทศไทย
Contact

สารประธานกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Message from the Chairman of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand

นายชยธรรม์ พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Chayatan Phromsorn
Permanent Secretary of the Ministry of Transport
Chairman of the Board of Commissioners
of the Civil Aviation Authority of Thailand

ปี 2565 เป็นปีที่ภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ จากนโยบายเปิดประเทศและผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขของรัฐบาล ส่งผลให้ในปี 2565 มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาประเทศไทยเกือบเท่ากับช่วงปีก่อนสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยนายกรัฐมนตรีได้เดินทางไปต้อนรับนักท่องเที่ยว คนที่ 10 ล้าน ของปี 2565 ไปเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2565 ซึ่งเป็นนิมิตหมายที่ดี และแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ชัดเจนว่าในปี 2566 จะเป็นปีแห่งการฟื้นฟูภาคการท่องเที่ยวให้กลับมาเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอีกครั้ง ดังนั้น ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลภาคการบินพลเรือนของประเทศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จึงมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการกำกับดูแลและส่งเสริมให้ระบบอุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐาน ปลอดภัย และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งผมได้เห็นถึงความตั้งใจจริง และวิริยะอุตสาหะ ของคณะกรรมการกำกับฯ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ทุกคน ตลอดช่วงระยะเวลาของความยากลำบาก ตลอด 2-3 ปี ที่ผ่านมาในช่วงวิกฤติโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่สามารถประคับประคองอุตสาหกรรมการบินจนมีผลการปฏิบัติงานเป็นที่ยอมรับ ในปี 2566 เป็นปีแห่งการฟื้นฟูภาคอุตสาหกรรมการบิน กพท. จึงต้องช่วยกันเป็นหลักในการขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมการบินฟื้นฟูให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม

ปี 2566 จะเป็นอีกปีที่มีความท้าทายสำหรับ กพท. โดยจะมีความท้าทายที่แตกต่างไปจากในช่วงวิกฤติโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งเป็นเรื่องของการประคับประคองอุตสาหกรรมการบิน เป็นการเร่งฟื้นฟูขีดความสามารถของผู้ให้บริการในด้านต่าง ๆ ที่มีการลดค่าใช้จ่ายในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจน เช่น กรณีของการให้บริการสัมภาระที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ในช่วงวิกฤติโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผู้ให้บริการภาคพื้นได้ยกเลิกการจ้างบุคลากรไปเป็นจำนวนมาก เมื่อปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้ประกอบการจำเป็นต้องเร่งจัดหาและฝึกอบรมพนักงานใหม่ได้ทันกับความต้องการ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการ เป็นต้น ในการนี้ กพท. จะต้องเป็นองค์กรหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศทั้งระบบให้สามารถกลับมาให้บริการได้เต็มประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลได้โดยเร็ว โดยจะต้องพิจารณาทั้งในระยะเร่งด่วนเพื่อแก้ไขสถานการณ์ปัจจุบัน ระยะสั้น เพื่อรองรับกรณีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเปิดประเทศ และระยะปานกลาง/ระยะยาว สำหรับการพัฒนาอย่างยั่งยืน นอกจากภารกิจการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินดังที่กล่าวมาแล้ว กพท. ยังมีภารกิจที่ท้าทายไม่น้อยไปกว่ากันอีกอย่างน้อย 2 ประการ ความท้าทายประการแรก คือ การให้ประเทศไทยกลับเข้าสู่ Federal Aviation Agency Category I ของสหรัฐอเมริกาให้ได้ภายในปี 2566 ความท้าทายประการที่สอง คือ การเตรียมความพร้อมการตรวจ Full Audit จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในช่วงปลายปี 2566 (International Civil Aviation Organization) ซึ่งหาก กพท. สามารถผ่านภารกิจที่ท้าทายทั้งสองประการได้เป็นอย่างดีแล้ว นอกจากจะเป็นการช่วยเปิดเส้นทางการบินใหม่แล้ว ยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีมาตรฐานด้านการบินพลเรือนเป็นที่ยอมรับของทั่วโลกแล้ว ซึ่งความท้าทายทั้งหมดนี้จะสำเร็จขึ้นได้ ต้องอาศัยการร่วมแรงร่วมใจของพวกเราชาว กพท. ทั้งหมด โดยอาศัยการทำงานที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน ตามวิสัยทัศน์ "Standard Assurer" ที่พวกเราได้ร่วมกันกำหนดขึ้นมา

สุดท้ายนี้ ผม และคณะกรรมการกำกับฯ ทุกท่าน มีความเชื่อมั่นว่า หากผู้บริหารและบุคลากรของ กพท. ทุกคน ทุ่มเทปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถแล้ว จะสามารถร่วมกันขับเคลื่อนให้ กพท. ปฏิบัติภารกิจที่ท้าทายในช่วงเวลานี้ให้ผ่านไปได้ด้วยดี โดยคณะกรรมการกำกับฯ ทุกท่านพร้อมจะให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานทุกด้านอย่างเต็มที่

In 2022, Thailand's aviation industry returned to the business as usual (BAU) level as the government reopened the country and eased public health restrictions. As a result, more people traveled to Thailand, almost to the same degree as in the years preceding the COVID-19 outbreak. In this regard, on 10 December 2022, the Prime Minister of Thailand visited Suvarnabhumi Airport to welcome the ten millionth traveler of the year. This special moment suggested that the tourism sector would revive and become a core driver of the country's economy in 2023. In this context, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), the agency responsible for overseeing the country's civil aviation sector, now has an even more important role in fostering the recovery of the national economy by supervising and promoting the aviation industry. This will involve meeting national and international standards, offering greater travel safety, and providing services at reasonable prices. During the COVID-19 pandemic period, I observed the genuine dedication and perseverance of the Board of Commissioners and all CAAT staff members in their efforts to support the aviation sector and deliver better performance. As such, the CAAT remains committed to maximizing efforts to drive the aviation industry's revival in 2023.

During 2023, the CAAT faces an array of challenges that are vastly different from those presented during the COVID-19 outbreak. Now CAAT has to continue sustaining the aviation industry while expediting the recovery of various service providers' capacities to efficiently accommodate the rising volume of passengers. For instance, during the COVID-19 period, the hiring of numerous ground staff for Suvarnabhumi Airport's baggage handling services was halted. However, now, the number of visitors has increased rapidly, so new personnel have to be recruited and trained to keep up with demand and minimize service delays. The CAAT is dedicated to becoming the main driver of the country's aviation industry in terms of providing efficient service in line with international standards and responding to current constraints decisively. This becomes even more imperative when the volume of travelers escalates once the People's Republic of China reopens the nation in the short term and for sustainably developing the aviation sector in the medium/long term. The CAAT also has at least two additional challenges to address: (1) regaining Category I status with the USA's Federal Aviation Agency by the end of 2023 and (2) preparing for a full audit by the International Civil Aviation Organization (ICAO) at the end of 2023. This will not only facilitate reopening of operations in the USA, but will also rubber-stamp Thailand's globally acceptable aviation standard. All these challenges can be accomplished with cooperation from CAAT's staff under the vision of being a "Standard Assurer".

Finally, I and the Board of Commissioners are confident that these challenges will be overcome through the dedication of CAAT's executives and personnel. All Board members are ready to provide strong support to drive every aspect of operations.

(นายชยธรรม์ พรหมศร)
ปลัดกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Board of Commissioners

นายชยธรรม์ พรหมศร
Mr. Chayatan Phromsorn

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาเอก Ph.D. in Civil Engineering (Transportation) The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A (โดยทุนรัฐบาลไทย)
- ปริญญาโท M.Sc. in Civil Engineering (Transportation) The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A (โดยทุนรัฐบาลไทย)
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

หลักสูตรนักบริหาร

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 23 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56
- หลักสูตรประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP), Kellogg School มหาวิทยาลัย Northwestern, Evanston, USA
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 51 วิทยาลัยมหาดไทย

Current Position

Permanent Secretary, Ministry of Transport

Educational Background

- Ph.D. in Civil Engineering (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A. (Government's scholarship)
- Master of Science in Civil Engineerin (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A. (Government's scholarship)
- Bachelor Degree in Civil Engineering (2nd Class Honors), King Mongkut's University of Technology Thonburi

Executive Programs

- National Academy Justice (Batch 23), Judicial Training Institute
- National Defence College (Batch 56)
- ASEAN Economic Community Program (Batch 1), King Prajadhipok's Institute
- Executive Development Program (EDP) at Kellogg School, Northwestern University, Evanston, U.S.A.
- Senior Executive Development Program (Batch 51), Ministry of Interior

ประสบการณ์การทำงาน

1 ตุลาคม 2563 - ปัจจุบัน	ปลัดกระทรวงคมนาคม
2562 - กันยายน 2563	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2559 - 2562	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2554 - 2559	ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง

Work Experience

1 October 2020 - Present	Permanent Secretary, Ministry of Transport
2019 - 2020	Director-General Office of Transport and Traffic Policy and Planning
2016 - 2019	Deputy Director-General Office of Transport and Traffic Policy and Planning
2011 - 2016	Director, Bureau of International Highways Cooperation Department of Highways, Ministry of Transport

นาวาอากาศเอก วุฒิ น้อยเชี่ยวกาญจน์

Group Captain Vudh Noichiewkan

ตำแหน่งในปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน
- อนุกรรมการกฎหมายและหลักเกณฑ์ คณะกรรมการการบินพลเรือน
- ผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินกองทัพอากาศ และรักษาการนายทหารตรวจสอบมาตรฐานการบิน บ.ลำเลียง กองมาตรฐานการปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินกองทัพอากาศ

ประวัติการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า (เกียรตินิยมอันดับ 1) โรงเรียนนายเรืออากาศ (รุ่นที่ 37)
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการบริหารธุรกิจ (เอกการจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 51
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 51

หลักสูตรนักบริหาร

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 188/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประวัติการฝึกอบรม

- ATR72 Type Rating Course, ATR Training Center, ประเทศฝรั่งเศส
- ATR Type Rating Instructor Initial Course, ATR Training Center, ประเทศฝรั่งเศส
- Safety Oversight Flight Operations Inspector, Singapore Aviation Academy, ประเทศสิงคโปร์
- Transition Airbus 320 course, Airbus Asia Training Center, ประเทศสิงคโปร์
- Type Rating Examiner, ATR Training Center, ประเทศฝรั่งเศส
- ATR72-600 Delta Course, ATR Training Center, ประเทศสิงคโปร์

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2563	ผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินกองทัพอากาศ และรักษาการนายทหารตรวจสอบมาตรฐานการบิน บ.ลำเลียง กองมาตรฐานการปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินกองทัพอากาศ
พ.ศ. 2562	นักบินพระราชพาหนะ ศูนย์บินพระราชพาหนะ
พ.ศ. 2560	รองผู้อำนวยการกองตรวจสอบมาตรฐานการบิน กรมจเรทหารอากาศ

Current Positions

- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Audit Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Director General Performance Appraisal Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Subcommittee on Agenda Screening for the Civil Aviation Board Subcommittee, Civil Aviation Board
- Subcommittee on Legislations and Regulations Subcommittee, Civil Aviation Board
- Director of Aerodrome and Air Navigation Services Standards Division, Military Aviation Authority (MAA), Acting Transport Aircraft Flight Operations Standards Inspectors, Flight Operation Standards Division, MAA

Educational Background

- Bachelor of Engineering (Electrical Engineering) (1st Class Honors), Royal Thai Air Force Academy (Class 37)
- Masters of Business Administration Program in Business Administration, Kasetsart University
- Air Command and Staff College (Class 51)
- Air War College (Class 51)

Executive Programs

- Director Accreditation Program (DAP) (Batch 188/2021), Thai Institute of Directors Association
- Board Nomination & Compensation Program (BNCP) (Batch 12/2021), Thai Institute of Directors Association

Trainings

- ATR72 Type Rating Course, ATR Training Center, France
- ATR Type Rating Instructor Initial Course, ATR Training Center, France
- Safety Oversight Flight Operations Inspector, Singapore Aviation Academy, Singapore
- Transition Airbus 320 course, Airbus Asia Training Center, Singapore
- Type Rating Examiner, ATR Training Center, France
- ATR72-600 Delta Course, ATR Training Center, Singapore

Work Experience

2020	Director of Aerodrome and Air Navigation Services Standards Division, MAA, Acting Transport Aircraft Flight Operations Standards Inspectors, Flight Operation Standards Division, MAA
2019	Royal Aircraft Pilot, Royal Flight Aircraft Administration Centre
2017	Deputy Director, Flight Operations Standards Division, Directorate of Inspector General

นางสาริณี อังศุสิงห์

Mrs. Sarinee Angsusingha

ตำแหน่งในปัจจุบัน

- กรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการกฎหมายและหลักเกณฑ์ คณะกรรมการการบินพลเรือน
- ประธานอนุกรรมการบริหารและพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคล สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการบริหารและพัฒนาประสิทธิภาพองค์กร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการที่ปรึกษาทางด้านเทคนิค สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ คณะกรรมการการบินพลเรือน
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลักสูตรนักบริหาร

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง (วทอ.) รุ่นที่ 34
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ 6 วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 7 วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 1 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) กระทรวงการคลัง
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 219 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2557-2561	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2554-2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2553-2554	นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Positions

- Member of the Civil Aviation Board
- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Legislations and Regulations Subcommittee, Civil Aviation Board
- Chairman of the Human Resource Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Executive Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Technical Advisory Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Subcommittee on Air Transport Policy and Strategy Committee, Civil Aviation Board
- Subcommittee on Agenda Screening for the Civil Aviation Board Subcommittee, Civil Aviation Board

Educational Background

- Master of Business Administration, Kasetsart University
- Bachelor of Arts, Kasetsart University

Executive Programs

- National Defence College (Batch 55)
- Certificate in Air War College, The Royal Thai Airforce Institute of Higher Education (Batch 34)
- Administrative Justice Management Course for Senior Executive (Batch 6), Administrative Justice Institute, Office of Administrative Court
- Anti-Corruption Strategic Management Course for Senior Executive (Batch 7), Sanya Dharmasakti Anti-Corruption Institute (SDI), Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC)
- Leadership Succession Program (LSP) (Batch 1), Institute of Research and Development for Public Enterprises (IRDP), Ministry of Finance
- Ethical Leadership Program (ELP) (Batch 1), Thai Institute of Directors Association
- Director Certification Program (DCP) (Batch 219), Thai Institute of Directors Association

Work Experience

2014 -2018	President, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2011-2014	Executive Vice President, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2010-2011	Expert, Executive Vice President Level, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)

นายชนินทร์ แก่นหิรัญ

Mr. Chanin Kanhirun

ตำแหน่งในปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองประธานกรรมการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการด้านกฎหมาย คดี และนิติกรรมสัญญา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ อ.ก.พ. ประจำกระทรวงคมนาคม
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
- กรรมการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและกฎหมาย
- กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการเทคโนโลยีบริหารจัดการความรู้และนวัตกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการบริหารความเสี่ยงการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการกฎหมายการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการกฎหมายการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการพิจารณาอุทธรณ์วินิจฉัยคลับไลเซนซิ่ง สมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทยสมาพันธ์ฟุตบอลแห่งเอเชีย (AFC)
- ประธานกรรมการ บริษัท ลีเกิล อินเตอร์เนชั่นแนล แมนเนจเม้นท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีอี คอมมิวนิเคชั่น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัท เอราวัณประกันภัย จำกัด
- หัวหน้าสำนักกฎหมาย พัฒนานิติธรรม

ประวัติการศึกษา

- น.บ. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- อบรมหลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง รุ่นที่ 6 (พตส.6)
- อบรมหลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ รุ่นที่ 8 (น.ธ.ป.8)

หลักสูตรนักบริหาร

- หลักสูตร Super Series "Leadership & Effective Corporate Culture" รุ่นที่ 3/2022 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 1/2022 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 188/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 25/2021สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2559-2560	รองเลขาธิการสมาคมฝ่ายกฎหมาย สมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
พ.ศ. 2552-2555	อนุกรรมการการวินิจฉัยคำร้อง และปัญหาหรือข้อโต้แย้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
พ.ศ. 2552-2554	กรรมการ บริษัท พี อี เอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชัลแนล จำกัด

ด้านสังคม

พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน	กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน	กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน	กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน	อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน	คณะที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาด้านกฎหมาย
พ.ศ. 2562-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ด้านกฎหมายของรองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง (นายศุภชัย โพธิ์สุ)
พ.ศ. 2560-ปัจจุบัน	กรรมการสมาคมแห่งสถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง
พ.ศ. 2552-ปัจจุบัน	กรรมการ มูลนิธิ ท่านผู้หญิง วิระยา ชวกุล เพื่อการวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์ทหาร
พ.ศ. 2552-ปัจจุบัน	อนุกรรมการ มูลนิธิแพทย์ศาสตรศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Current Positions

- Board of Commissioners, the Civil Aviation Authority of Thailand
- Vice Chairman of the Audit Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Law, Legal case, and Contracts SubcommitteeThe Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Director General Performance Appraisal Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Subcommittee on Agenda Screening for the Civil Aviation Board Subcommittee, Civil Aviation Board
- Subcommittee on the Civil Service Subcommission of the Ministry of Transport
- Member of the Land Transportation Policy Committee, Ministry of Transport
- Member of National Maritime Navigation Line
- Chairman of the Subcommittee on Southern Economic Corridor (Landbridge between the Gulf of Thailand and Andaman Sea) on Public and Private Partnership and Law
- Member of the Port Authority of Thailand Committee
- Subcommittee on the Executive Committee, the State Railway of Thailand
- Chairman of the Subcommittee on Knowledge Management and Innovation, Port Authority of Thailand
- Chairman of the Risk Management Committee, Port Authority of Thailand
- Subcommittee of the Law Subcommittee, the Expressway Authority of Thailand
- Chairman of the Law Subcommittee, the State Railway of Thailand
- Member of Appeal body Club Licensing Asian Football Confederation (AFC)
- Chairman of Legal International Management Co., Ltd.
- Chairman of B-E Communication Co., Ltd.
- Chairman of Bangkok Technology Engineer and Business Co., Ltd.
- Legal Counsel, Erawan-Insurance Public Co., Ltd.
- Chief of Legal Affairs Bureau, Phatthana Nititham Law Office

Educational Background

- Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University
- Political and Electoral Development Institute Program, Batch 6
- The Rule of Law for Democracy (Batch 8), Constitution Court Academy

Executive Programs

- Super Series "Leadership & Effective Corporate Culture" (Batch 3/2022), Institute of Research and Development for Public Enterprises
- Board Essentials Program (BEP) (Batch 1/2022), Institute of Research and Development for Public Enterprises
- Director Accreditation Program (DAP) (Batch 188/2021), Thai Institute of Directors Association
- Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) (Batch 25/2021), Thai Institute of Directors Association
- Board Nomination & Compensation Program (BNCP) (Batch 12/2021), Thai Institute of Directors Association

Work Experience

2016-2017	Deputy Secretary of Legal Department, Football Association of Thailand
2009-2012	Member of the Subcommittee of The Election Commission of Thailand
2009-2011	Chairman of PEA ENCOM International Co., Ltd.

Social Work

2020-Present	Member of the Land Transportation Policy Committee, Ministry of Transport
2019-Present	Member of the Port Authority of Thailand Committee
2019-Present	Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
2019-Present	Subcommittee on the Executive Committee, State Railway of Thailand
2019-Present	Adviser to Deputy Ministry of Tourism & Sports (Legal Affairs)
2019-Present	Honorary Advisor to Second Deputy Speaker of the House of Representatives (Mr.Supachai Posu)
2017-Present	Member of the Board of Political and Electoral Development Institute Association
2009-Present	Member of the Committee of TPY Viraya Javakul Foundation for Research for Army Medical Sciences
2009-Present	Member of the Subcommittee of Medicine Srinakharinwirot University Foundation

นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์

Mrs. Intira Phokpoonyarak

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม
- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองประธานอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ประธานอนุกรรมการพัฒนาประสิทธิภาพองค์กร/ประธานอนุกรรมการประเมินผลผู้จัดการ/อนุกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท บริหารสินทรัพย์ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำกัด
- อนุกรรมการบริหาร องค์การคลังสินค้า

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

หลักสูตรนักบริหาร

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 26/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certificate Program (DCP) รุ่นที่ 303/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 42/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้นำการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล รุ่นที่ 2 สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 18 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2555) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ 2 สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 9 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรประกาศนียบัตร Chief Financial Officer สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรประกาศนียบัตรการเขียนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ศูนย์การศึกษาคอมพิวเตอร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการ องค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์
- รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและกรรมการบริหาร สมาคมสถาบันการศึกษาการธนาคารและการเงินไทย
- ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน ธนาคารแสตนดาร์ดชาร์เตอร์ นครธน จำกัด (มหาชน)
- ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบัญชี ธนาคารพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งประเทศญี่ปุ่น จำกัด
- กรรมการบริหาร บริษัทสยามซิตี้ไอที จำกัด
- รองผู้จัดการฝ่ายบัญชี ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

Current Positions

- Subcommittee on Air Transport Policy and Strategy Committee, Ministry of Transport
- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Audit Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Vice Chairman of the Director General Performance Appraisal Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Subcommittee on Agenda Screening for the Civil Aviation Board Subcommittee, Civil Aviation Board
- Independent Director/ Chairman of the Audit Committee/ Chairman of the Organizational Development Committee/ Chairman of the Manager Performance Appraisal Subcommittee/ Nomination and Remuneration Subcommittee, Islamic Bank Asset Management Ltd.
- Executive Subcommittee, Public Warehouse Organization

Educational Background

- Master of Public Administration, Chulalongkorn University
- Master of Business Administration (Accounting), University of the Thai Chamber of Commerce
- Bachelor of Business Administration (Accounting), Ramkhamhaeng University

Executive Programs

- Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) (Batch 26/2022), Thai Institute of Directors Association
- Director Certificate Program (DCP) (Batch 303/2021), Thai Institute of Directors Association
- Advanced Audit Committee Program (AACP) (Batch 42/2021), Thai Institute of Directors Association
- Board Nomination & Compensation Program (BNCP) (Batch 12/2021), Thai Institute of Directors Association
- Digital CEO (Batch 2), Digital Economy Promotion Agency
- The Corporate Governance for Directors and Senior Executives of Regulator, State Enterprises and Public Organizations (Batch 18), King Prajadhipok's Institute
- National Defence Course 2555, Thailand National Defence College, National Defence Studies Institute
- Training Course on Administrative Justice for Executives (Batch 2), Administrative Court of Thailand
- Public Administration and Law for Executives (Batch 9), King Prajadhipok's Institute
- Certificate Program in Chief Financial Officer, Federation of Accounting Professions Under The Royal Patronage of His Majesty The King
- Certificate Program in Computer Programming, The Computer Science Education Center, Chulalongkorn University

Work Experience

- President, Public Warehouse Organization, Ministry of Commerce
- Deputy Managing Director, Small and Medium Enterprise Development Bank of Thailand
- Assistant Vice President, Small and Medium Enterprise Development Bank of Thailand
- Director, The Thai Institute of Banking and Finance Association
- Financial Accounting Manager, Standard Chartered Nakornthon Bank PCL.
- Assistant Accounting Manager, The Industrial Bank of Japan Limited
- Executive Director, The SiamCity Information Technology Company Limited
- Vice President Accounting Department, Siam City Bank PCL.

นางสาวเยาวนุช วิยาภรณ์

Miss Yaowanooch Wiyaporn

ตำแหน่งในปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานคณะอนุกรรมการกฎระเบียบในด้านการบริหารงานภายใน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน
- รองประธานอนุกรรมการบริหารและพัฒนาประสิทธิภาพองค์กร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการธนาคารออมสิน
- ประธานกรรมการตรวจสอบ ธนาคารออมสิน
- คณะอนุกรรมการ ใน อ.ก.พ. วิสามัญ เกี่ยวกับการประเมินบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ
- อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง สถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (องค์การมหาชน)
- อนุกรรมการและที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณากลั่นกรองโครงการที่ขอรับเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล กองทุนพัฒนาน้ำบาดาล

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิตไทย สำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมบัญชีกลาง
- ที่ปรึกษาด้านกฎหมายและระเบียบการคลัง (ทรงคุณวุฒิ) กรมบัญชีกลาง
- กรรมการการประปาส่วนภูมิภาค
- ประธานกรรมการตรวจสอบการประปาส่วนภูมิภาค
- กรรมการองค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ
- ประธานกรรมการตรวจสอบ องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ

Current Positions

- Board of Commissioners, the Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Good Corporate Governance Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Regulations on the Internal Administration Subcommittee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Subcommittee on Agenda Screening for the Civil Aviation Board Subcommittee, Civil Aviation Board
- Vice Chairman of the Subcommittee on Corporate Management and Efficiency Enhancement, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Board of Director, Government Savings Bank
- Chairman of the Audit Committee, Government Savings Bank
- Subcommittee on the Civil Service Subcommission on Personnel Assessment for Appointments of Knowledge-Worker Positions
- Subcommittee on Risk Management Subcommittee, Defence Technology Institute (Public Organization)
- Subcommittee and Advisor to the Groundwater Development Fund Subcommittee, Groundwater Development Fund

Educational Background

- Master of Laws, Chulalongkorn University
- Certificate in Thai Barrister, the Institute of Legal Education of the Thai Bar Association
- Bachelor of Laws, Chulalongkorn University

Work Experience

- Director, Office of Law, The Comptroller General's Department
- Advisor of Legal Affairs and Fiscal Regulation, The Comptroller General's Department
- Director, Provincial Waterworks Authority
- Chairman of the Audit Committee, Provincial Waterworks Authority
- Director, National Science Museum Thailand
- Chairman of the Audit Committee, National Science Museum Thailand

นายสุทธิพงษ์ คงพูล

Mr. Suttipong Kongpool

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- ประกาศนียบัตร หลักสูตรการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 46 ปีการศึกษา 2555
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557
- หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation รุ่นที่ 2 ปี 2557
- หลักสูตร Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program มหาวิทยาลัยมหิดล Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology ปี 2562

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2561-2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2560-2561	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2558-2560	นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Position

Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

Bachelor's degree in Communication Arts (Advertising), Bangkok University

Executive Programs

- Air War, Air War College, Royal Thai Air Force
- Leadership Succession Program, Institute of Research and Development for Public Enterprise of Thailand (IRDP)
- Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation
- Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program, Mahidol University and Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Work experience

2021-Present	Director General, Civil Aviation Authority of Thailand
2017-2021	Executive Vice President (Safety and Standards), Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2017-2018	Executive Vice President, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2015-2017	Expert, Executive Vice President Level, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)

สารผู้อำนวยการ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Message from the Director General
Civil Aviation Authority of Thailand

นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool
Director General of the Civil Aviation
Authority of Thailand

ตลอดช่วงปี 2565 ที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยสามารถกลับมาฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่อง จากการประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นโรคประจำถิ่นและการผ่อนคลายมาตรการเดินทางเข้าราชอาณาจักรไทย โดยเฉพาะการยกเลิกลงทะเบียน Thailand Pass โดยจำนวนผู้โดยสารกลับมาฟื้นตัวเมื่อเทียบกับสถานการณ์ก่อนการแพร่ระบาดในปี 2562 เฉลี่ยร้อยละ 45.91 แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศฟื้นตัวจากเดิมร้อยละ 67.5 ระหว่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 27.36 แสดงให้เห็นถึงทิศทางบวกของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่มีการฟื้นตัวในภาพรวมมากกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมการบินโลก จากปัจจัยเสริมด้านสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อภาคธุรกิจ มีซัปพลายเชนที่ครบวงจร มีบรรยากาศการท่องเที่ยวและการลงทุนที่เอื้ออำนวย และจากการเปิดประเทศของหลายประเทศทั่วโลก ส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางหลั่งไหลเข้าสู่ประเทศไทยสะสมมากถึง 11.15 ล้านคน

จากช่วงเวลาแห่งความพยายามในการนำพาอุตสาหกรรมการบินของประเทศกลับสู่สถานการณ์ปกติและสามารถตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ผมในฐานะผู้นำของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลและส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ได้นำองค์กรก้าวผ่านวิกฤติความท้าทายในช่วงเวลาแห่งความยากลำบากและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างทาง ทั้งวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศ แต่ กพท. ก็ยังสามารถดำเนินการได้ตามนโยบายของรัฐบาลและเป้าหมายความสำเร็จขององค์กร โดยมีการยกระดับมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในส่วนของความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย การดำเนินการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อร่วมกันพัฒนาการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในระดับเวทีโลก ทั้งนี้ ผลงานที่สำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมคือการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ซึ่งถือเป็นนโยบายด้านการบินพลเรือนฉบับแรกของประเทศไทย ที่เปรียบเสมือนหางเสือเรือที่จะกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจการบิน โครงสร้างพื้นฐาน และมาตรฐานการบินให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

ผมเชื่อมั่นเหลือเกินว่า กพท. จะยังคงพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้องค์กรสามารถก้าวสู่การเป็นที่ยอมรับในระดับสากล พร้อมปรับตัวเปลี่ยนแปลงตามบริบทการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโลก และเป็นผู้นำให้ทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรม สามารถก้าวผ่านอุปสรรคที่จะพัดผ่านเข้ามาในปีต่อไป สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณความเสียสละและร่วมแรงร่วมใจจากผู้บริหารและพนักงาน กพท. ทุกท่าน ผมขอให้คำมั่นว่าเราจะมุ่งมั่นสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับองค์กร เพื่อขับเคลื่อนอนาคตการบินให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

Following the announcement that mitigated COVID-19 to an endemic disease and the relaxation of measures for traveling into the Kingdom of Thailand, particularly the cancellation of the Thailand Pass Registration System, Thailand's aviation industry recovered steadily throughout the year 2022. With respect to recovery rate, the average number of passengers was at 45.91% of that in 2019 before the outbreak of COVID-19, with a rise by 67.5% and 27.36% in terms of domestic and international visitors, respectively. These figures indicated that the overall situation for the Thai aviation industry was moving in a positive direction; it had improved more than the average for the global aviation industry. The key mechanisms were the business-friendly environment, a comprehensive supply chain system, the favorable tourism environment that provides tremendous investment opportunities, and the re-opening of airports in many countries. These factors all led to an influx of international tourists into Thailand, totaling 11.15 million people.

To bring the country's aviation industry back to the business as usual (BAU) scenario to meet the needs of passengers that arise rapidly, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), an agency for overseeing and promoting the country's aviation industry, overcame numerous challenges and obstacles, such as the economic downturn, skyrocketing fuel prices, and international tensions. Such success was attributable to the CAAT's dedication to managing the organization in compliance with government policy as well as implementation of its action plans, which include congruence with international safety and security standards, issuance of public-use airport certification, collaboration with relevant domestic and international organizations to increase the effectiveness of Thai civil aviation and strengthen Thailand's position in the international arena. The most tangible accomplishment developed by the CAAT is the first Thai civil aviation policy, which will be in place from 2022 to 2037; it will lay the groundwork for the sustainable development of the sector's three key pillars: economy, infrastructure, and standards.

The CAAT is committed to developing the organization so that it will be internationally recognized, ready to adjust to changes in the global aviation business, and an industrial leader in Thailand that can overcome any future obstacles. Moreover, it is very important to recognize the significant value of the sacrifice and cooperation of all CAAT executives and staff members.

To conclude, I pledge to put more effort into strengthening the organization in order to assure long-term prosperity for Thai civil aviation in the future.

ประวัติความเป็นมา
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT อ่านว่า ซีเอเอที) หรือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งแต่เดิมหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย คือกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานภาครัฐอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีประวัติยาวนานมาตั้งแต่ พ.ศ. 2462

การจัดตั้งองค์กร เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบโครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานเพิ่มขึ้น สามารถจัดหาพนักงานได้อย่างมีอิสระมากขึ้น รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาด้านการบินได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืนขึ้น โดยการบริหารงบประมาณในช่วงแรก กพท. ได้รับการสนับสนุนเงินทุนประเดิมจากรัฐบาลเพื่อให้เกิดการจัดตั้งองค์กรขึ้น ในปัจจุบันรายได้หลักขององค์กรมาจากค่าธรรมเนียมกำกับดูแลการบินพลเรือน

หากถามว่า กพท. คือใคร ให้ลองนึกถึงช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเครื่องบิน กพท. มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม หน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องตลอดช่วงเวลาการเดินทาง ตัวอย่างเช่น สนามบินต่าง ๆ ในไทย มีหน่วยงานที่ดูแลหลัก คือกรมท่าอากาศยานและบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่ง กพท. ดูแลการทำงานขององค์กรเหล่านี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากลอีกทีหนึ่ง ส่วนนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของไทย กพท. เป็นผู้ออกใบอนุญาตให้เช่นกัน นอกจากนี้ สายการบินของไทยทุกสายที่ต้องการจะใช้อากาศยานขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ล้วนแล้วแต่ต้องผ่านการตรวจสอบและรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ซึ่งเป็นเหมือนใบอนุญาตให้ทำการบินได้จาก กพท. ทั้งสิ้น

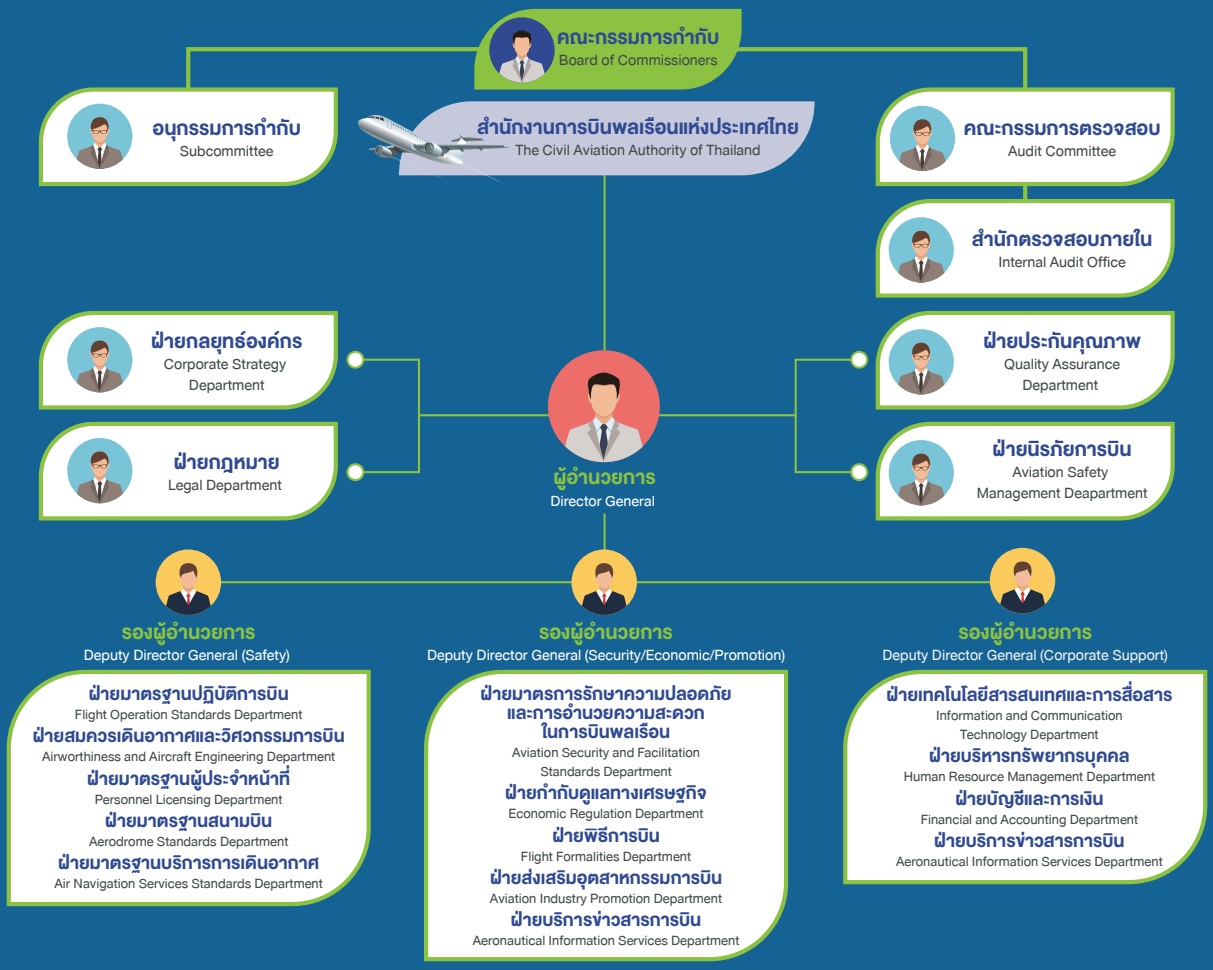
นอกจาก กพท. จะมีหน้าที่ตามตัวอย่างที่อธิบายข้างต้นแล้ว ภายใน กพท. ยังมีเจ้าหน้าที่ทำงานอีกในหลายฝ่ายตามโครงสร้างองค์กรดังนี้

Established on 1 October 2015, the Civil Aviation Authority of Thailand or CAAT is a government agency under the supervision of the Minister of Transport. Formerly, the agency with oversight of civil aviation in Thailand was the Department of Civil Aviation, a government agency that was established in 1919 under the Ministry of Transport.

CAAT was established due to the need for organizational restructuring to correspond with international standards and enhance operational efficiency. This allowed for more independence in recruitment and quicker problem solving. The establishment of CAAT was funded by the government and its income is primarily generated from the collection of aviation fees and charges.

Different agencies are involved in each flight trip. For example, airports in Thailand are overseen by different entities, some are under the supervision of Airports of Thailand Public Company Limited while others fall under the Department of Airports. CAAT is mandated to oversee and regulate these agencies to ensure compliance with related laws and regulations as well as international standards. Furthermore, CAAT is responsible for the issuance of licenses for all the pilots and aircrew working on Thai aircraft as well as examination and certification of all Thai airlines that want to operate either passenger or cargo flights.

CAAT personnel comprise officers who work in different departments with different mandates as shown in the organizational structure chart.



ตลอดปี 2565 ที่ผ่านมา กพท. ปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ด้วยกำลังความรู้ความสามารถของพนักงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้บริหาร เพื่อให้ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน คือ

1. กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล

2. ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

3. ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

4. เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากลและในฐานะผู้กำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล กพท. มุ่งมั่นที่จะพัฒนาองค์กรและการบินของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

In 2022, CAAT personnel - executives, officers, experts - worked to the best of their ability to fulfil the following corporate objectives.

1. To regulate, oversee, control, promote and develop the civil aviation business with regard to safety, environmental protection, security, air transport facilitation, air transport economy, and other aspects related to the civil aviation business to comply with laws and international standards.

2. To comply with the law on certain offenses against air navigation.

3. To promote and develop air transport system networks, the aviation industry and civil aviation business to achieve efficiency and match international standards.

4. To be a center for information and promotion services, and public communication in relation to the civil aviation business with the objective of operating and competing at the international level.

As the regulator of national aviation security to ensure compliance with international standards, CAAT pledges its commitment to advancing the organization and national aviation industry on a stable and sustainable basis.

ผู้บริหารระดับสูง
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Top Executives

นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการสำนักงาน
การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool
Director General of the Civil Aviation
Authority of Thailand

นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์
รองผู้อำนวยการสำนักงาน
การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Sarun Benjanirat
Deputy Director General of the Civil Aviation
Authority of Thailand

นายสุทธิพงษ์ คงพูล

Mr. Suttipong Kongpool

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- ประกาศนียบัตร หลักสูตรการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 46 ปีการศึกษา 2555
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557
- หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation รุ่นที่ 2 ปี 2557
- หลักสูตร Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program มหาวิทยาลัยมหิดล Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology ปี 2562

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2561-2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2560-2561	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
พ.ศ. 2558-2560	นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Position

Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

Bachelor's degree in Communication Arts (Advertising), Bangkok University

Executive Programs

- Air War, Air War College, Royal Thai Air Force
- Leadership Succession Program, Institute of Research and Development for Public Enterprise of Thailand (IRDP)
- Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation
- Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program, Mahidol University and Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Work experience

2021-Present	Director General, Civil Aviation Authority of Thailand
2017-2021	Executive Vice President (Safety and Standards), Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2017-2018	Executive Vice President, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
2015-2017	Expert, Executive Vice President Level, Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)

นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์

Mr. Sarun Benjanirat

ตำแหน่งในปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ปริญญาเอก	วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

ก.ค. 2559-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ธ.ค. 2552-ก.ค. 2559	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรม Triumph Aviation Service Asia
ม.ค. 2557-มี.ค. 2558	รักษาการผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุงชิ้นส่วน Triumph Aviation Service Asia
ก.ย. 2550-ธ.ค. 2552	วิศวกรอาวุโส Triumph Aviation Service Asia
ก.ย. 2549-ส.ค. 2550	วิศวกรอาวุโส Triumph Accessory Service, U.S.A.
ม.ค. 2549-ก.ค. 2549	อาจารย์ผู้ช่วย Computer Aid Design สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
ม.ค. 2544-ม.ค. 2549	ผู้ดูแลระบบห้องปฏิบัติการ สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
ม.ค. 2544-ธ.ค. 2549	ผู้ช่วยวิจัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
ส.ค. 2541-ส.ค. 2543	อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัยบูรพา
เม.ย. 2538-เม.ย. 2541	วิศวกรเครื่องกล บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)

Current Position

Deputy Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

- Bachelor of Engineering, Chulalongkorn University
- Master of Engineering (Aerospace Engineering), Georgia Institute of Technology, U.S.A.
- Doctoral Ph.D. (Aerospace Engineering), Georgia Institute of Technology, U.S.A.

Work experience

July 2016 - Present	Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
Dec 2009 - July 2016	Senior Engineering Manager, Triumph Aviation Service Asia
Jan 2014 - Mar 2015	Acting Repair Product Line Manager, Triumph Aviation Service Asia
Sep 2007 - Dec 2009	Senior Repair Development Engineering, Triumph Aviation Service Asia
Sep 2006 - Aug 2007	Senior Repair Development Engineering, Triumph Accessory Service, U.S.A.
Jan 2006 - July 2006	Teaching Assistant Computer Aid Design, Georgia Institute of Technology
Jan 2001 - Jan 2006	Laboratory Network System Administrator, Georgia Institute of Technology
Jan 2001 - Dec 2006	Research Assistant, Georgia Institute of Technology
Aug 1998 - Aug 2000	Lecturer, Burapha University
Apr 1995 - Apr 1998	Mechanical Engineering, Glow Energy PCL.

คณะผู้บริหาร
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Management Team

นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการ
Mr. Suttipong Kongpool
Director General

นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์
รองผู้อำนวยการ
Mr. Sarun Benjanirat
Deputy Director General

นายขจรพัฒน์ มากลิ่น
ผู้จัดการสำนักนิรภัย
และกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ
Mr. Kajonpat Maklin
Manager of Aviation Safety
Management and Standards
Assurance Office

นางทวิกา ห้วยหงษ์ทอง
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ
Mrs. Tawika Huayhongtong
Manager of Air Navigation Services
Standards Department

นางสาวปารมิตา อุทาสิน
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริม
กิจการการบินพลเรือน
Ms. Paramita Uthasin
Acting Manager of Aviation Industry
Development and Promotion

นางรุสนีย์ มุสตาปา
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
Mrs. Rusnee Mustapa
Manager of Aviation Security and Facilitation
Standards Department

นางสาวสรัลนุช สถิรเจริญทรัพย์
ผู้จัดการสำนักกฎหมาย
Ms. Saralnuch Sathiracharoensap
Manager of Legal Office

นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
ผู้จัดการฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
Mr. Anant Kanaviwatchai
Manager of Economic Regulation
Department

นาวาอากาศเอกหญิง สุดารัตน์ ชยากร
ผู้จัดการฝ่ายบริการข่าวสารการบิน
Gp.Capt. Sudarat Jayakorn
Manager of Aeronautical Information
Management Department

นาวาอากาศเอก สุชาติ อ่างทอง
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
Gp.Capt. Suchat Angthong
Manager of Aerodrome Standards
Department

นายกลศ เสนาลักษณ์
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรม
และผู้ประจำหน้าที่
Mr. Glot Sanalaksna
Manager of Personnel Licensing Department

นายบันเทิง เมฆฉาย
ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ
Mr. Buntoeng Megchai
Manager of Air Navigation Operations
Management Department

นายชยุต วัฒกภาคย์
ผู้จัดการสำนักตรวจสอบภายใน
Mr. Chayut Wattakaphak
Manager of Internal Audit Office

นายไพสิฐ เหราบัตย์
ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศ
และวิศวกรรมการบิน
Mr. Paisit Herabat
Manager of Airworthiness and Aircraft
Engineering Department

นายเอกสิทธิ์ โตรัตน์
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์
Mr. Eakkasit Toratana
Acting Manager of Human Capital
Management Department

นายกลศ เสนาลักษณ์
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายบัญชีและการเงิน
Mr. Glot Sanalaksna
Acting Manager of Financial and Accounting Department

นายวีระ ระบายศรี
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล
Mr. Weera Rabaysri
Acting Manager of Digital Technology Management Department

นายฉัตรชัย ปั่นตระกูล
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
Mr. Chatchai Puntragul
Acting Manager of Unmanned Aircraft Standards Department

นายวีระ ชีวะอิสระกุล
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน
Mr. Veera Cheevaidsarakul
Acting Manager of Flight Operation Standards Department

นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุภมร
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
Ms. Penluck Supamorn
Acting Manager of Corporate Strategy Department

คณะกรรมการ
การบินพลเรือน
Civil Aviation Board

คณะกรรมการกำกับ กพท.
Board of Commissioners

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Civil Aviation Authority of Thailand

ผู้อำนวยการ
Director General

สายงานกำกับมาตรฐาน
ความปลอดภัยการบินพลเรือน
Civil Aviation Safety Standards Regulation

สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน
Financial Economy Development

สายงานบริหารและพัฒ
Corporate Development and

รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General

รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General

รองผู้อำนวยกา
Deputy Director Ge

ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
Airworthiness and Aircraft Engineering Department

ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน
Flight Operations Standards Department

ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
Unmanned Aircraft Standards Department

ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ
Air Navigation Services Standards Department

ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
Aerodrome Standards Department

ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
Personnel Licensing Department

ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน
Aeromedical Standards Department

ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
Aviation Security and Facilitation Standards
Department

ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
Economic Regulation Department

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน
Aviation Industry Development and Promotion
Department

ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ
Air Navigation Operations Management Department.

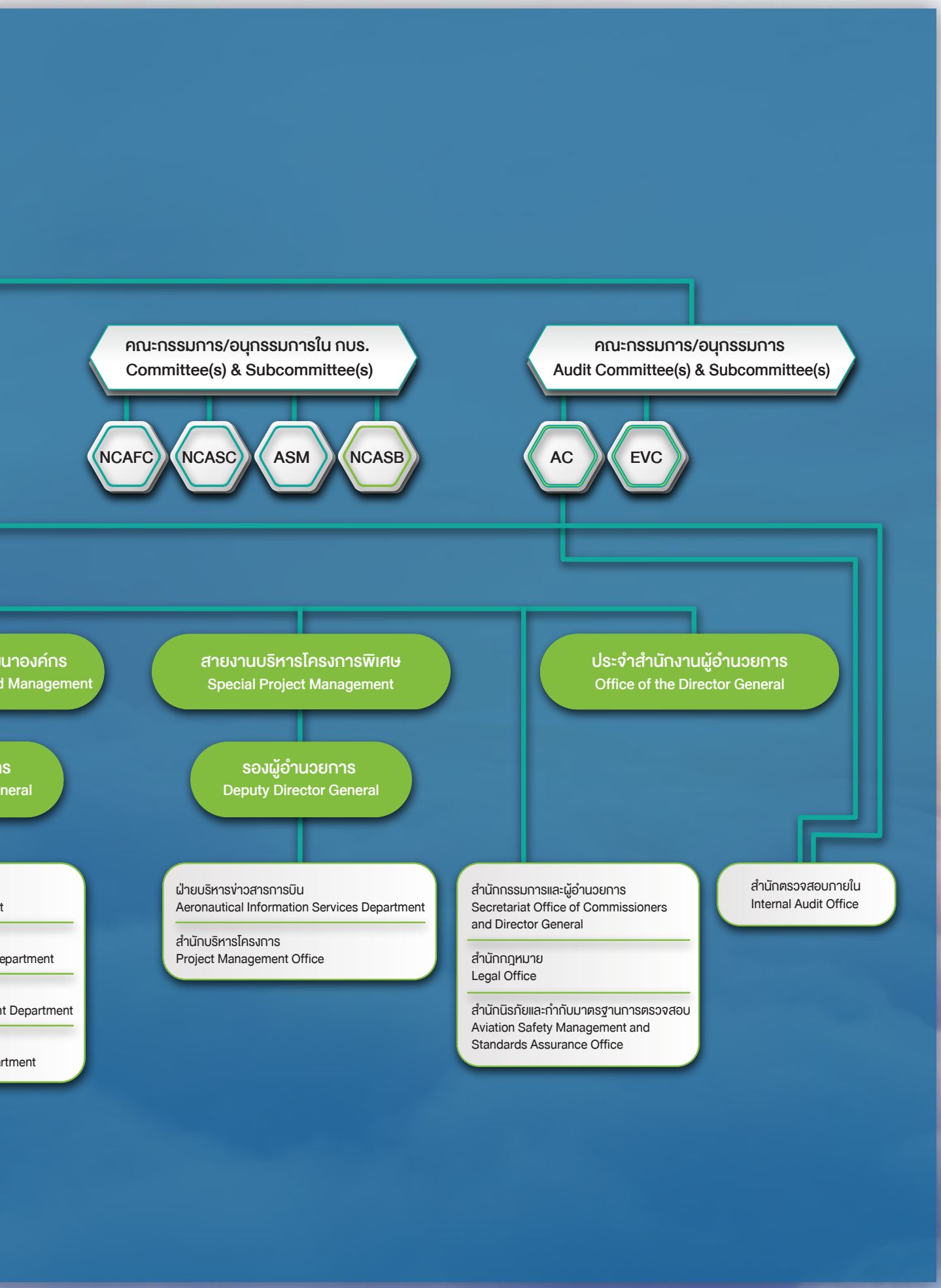
ศูนย์บริการทางการบิน
Aviation Service Center

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
Corporate Strategy Departmen

ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์
Human Capital Management D

ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล
Digital Technology Managemen

ฝ่ายบัญชีและการเงิน
Financial and Accounting Depa


คณะกรรมการ/อนุกรรมการใน กบร.
Committee(s) & Subcommittee(s)
คณะกรรมการ/อนุกรรมการ
Audit Committee(s) & Subcommittee(s)
NCAFC
NCASC
ASM
NCASB
AC
EVC
สายงานบริหารโครงการพิเศษ
Special Project Management
ประจำสำนักงานผู้อำนวยการ
Office of the Director General
รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน
Aeronautical Information Services Department
สำนักบริหารโครงการ
Project Management Office
สำนักกรรมการและผู้อำนวยการ
Secretariat Office of Commissioners and Director General
สำนักกฎหมาย
Legal Office
สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ
Aviation Safety Management and Standards Assurance Office
สำนักตรวจสอบภายใน
Internal Audit Office

แผนยุทธศาสตร์

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569

Strategic Plan
The Civil Aviation Authority of Thailand
2022-2026

โครงการ กพท. ที่ดำเนินการในปี 2565 มีดังนี้

CAAT's Achievements in 2022

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

งานพัฒนากฎหมายด้านการบินพลเรือน

กพท. ดำเนินการรวบรวมปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายการเดินอากาศ รวมถึงประเด็นที่ต้องแก้ไขตามข้อบกพร่องของ ICAO เพื่อนำมาวิเคราะห์และสรุปประเด็นปัญหาที่จำเป็นจะต้องแก้ไขเพิ่มเติมใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ฉบับปัจจุบัน เพื่อให้ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ มีความครบถ้วนสำหรับการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนทุกด้าน โดยสอดคล้องกับอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ไปรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ กพท. ในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2565 และสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น และปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565

โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจาก ปี 2564)

กพท. ดำเนินการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับการจัดกลุ่มจาก Category II เป็น Category I ได้แก่ การปรับปรุงความตกลง Appendix 3 to Annex 1 to Memorandum of Agreement NAT-I-7106 การจัดประชุมซักซ้อมความเข้าใจและเตรียมการรับตรวจประเมิน Technical Assistance (TA) โดย กพท. ให้การต้อนรับผู้แทนจาก FAA Regional Office Asia-Pacific เพื่อหารือความคืบหน้าการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจาก FAA รวมถึงแนวทางการดำเนินการในการขอรับการตรวจเพื่อปรับการจัดกลุ่มจาก Category II เป็น Category I ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 8-9 พฤศจิกายน 2565 กพท. ได้เข้าร่วมการประชุม Technical Assistance (TA) ครั้งที่ 3 ร่วมกับ FAA ผ่านการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ ทราบว่า กพท. มีข้อบกพร่องคงค้างที่จำเป็นต้องแก้ไขจำนวน 12 รายการ ซึ่งทำให้ กพท. สามารถเตรียมความพร้อมในการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ครบถ้วนก่อนขอรับการตรวจ IASA และเป็นโอกาสในการพัฒนาบุคลากร กระบวนการทำงาน และความพร้อมในการขอรับตรวจ USOAP ICAO ในปีถัดไป

Strategy 1: Develop the government's regulatory system to achieve sustainable standards

Development of laws related to civil aviation

CAAT identified a number of issues caused by enforcement of the Air Navigation Law as well as other flaws that needed to be addressed in line with ICAO recommendations. This endeavor aimed to examine and summarize major issues that must be handled by the Air Navigation Law so that it would be comprehensive in terms of regulating all aspects of the civil aviation business in accordance with relevant international conventions and standards. Between November and December 2022, the revised draft of this law was made available on the CAAT's official website for feedback. On 19 December 2022, the updated air navigation law was successfully upgraded.

The Federal Aviation Administration's Technical Review to address flaws and prepare for the International Aviation Safety Assessment (IASA) in the attempt to reinstate FFA's CAT1 status (continued from 2021)

CAAT made preparations for the IASA to reclassify its status from Category II to Category I. This required working with personnel from the FAA Regional Office Asia-Pacific to improve the agreement from Appendix 3 to Annex 1 to Memorandum of Agreement NAT-I-7106 and organize meetings to get ready for the Technical Assistance (TA) assessment. A meeting was held to discuss how flaws were being addressed and to consider any suggested procedures for requesting an assessment for reinstatement of FFA's Category I. Later, on 8-9 November 2022, CAAT in collaboration with the FFA organized the 3rd Technical Assistance meeting through its online channel. As such, 12 unresolved flaws were discovered, which prompted preparations for their correction prior to requesting IASA reclassification. This also enhanced CAAT staff members' awareness, operational procedures, and readiness for the ICAO's Universal Safety Oversight Audit Program (USAOP) the following year.

งานฝึกอบรม Inspector และ Aviation Staff ทั้งด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน

กพท. ดำเนินการจัดทำแบบ (Model) สำหรับการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program Model) รวมถึงกลุ่ม Non-Technical แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment ในปี 2566 โดยการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรให้มีคุณสมบัติตรงตามหน้าที่ความรับผิดชอบ มีความเชี่ยวชาญในงานตามมาตรฐานสากลของอุตสาหกรรมการบินพลเรือน มีทักษะความสามารถพร้อมใช้งาน สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ลดช่องว่างสมรรถนะ (Competency Gap) และสามารถรองรับภาระงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้

การแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ในปี 2565

กพท. ดำเนินการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน เพื่อให้เพียงพอต่อภารกิจงานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย โดยในปี 2565 สามารถแต่งตั้งได้ทั้งหมด จำนวน 49 ราย แบ่งเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบินฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน จำนวน 16 ราย ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน จำนวน 8 ราย ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ จำนวน 10 ราย ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน จำนวน 3 ราย ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ จำนวน 3 ราย และฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน จำนวน 9 ราย

งานการส่งเสริม Security Culture

กพท. ดำเนินการจัดทำหลักสูตรมาตรฐานการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน ตามข้อกำหนดของ ICAO โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2565 และจัดทำประกาศ กพท. เรื่อง มาตรฐานการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบิน โดยจะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป เพื่อให้มั่นใจว่าการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องมีมาตรฐานเดียวกัน

งานประเมินการซ้อมแผนเผชิญเหตุของสนามบินระหว่างประเทศที่มีความเสี่ยงสูง

กพท. เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ้อมแผนเผชิญเหตุในรูปแบบ full-scale ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม 2565 ร่วมกับ 5 สนามบิน ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินหาดใหญ่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท. และเพื่อให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้ดำเนินการในการปรับปรุงการซ้อมแผนเผชิญเหตุให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

The training workshop for inspectors and aviation staff in terms of safety and security to meet international standards

On 21 October 2022, CAAT established the Competency-Based Training Program model for developing staff capacity with respect to regulating safety and security while also increasing other non-technical skills. This initiative served as the framework for the further development of this model in 2023, allowing staff members' capacities to better match their responsibilities. Since they will have substantial experience in their work in accordance with international standards for the civil aviation industry, they will be able to effectively carry out their tasks, reduce competency gaps in the workplace, and accommodate more assignments in the present and the future.

Designation of aviation inspectors in 2022

In 2022, CAAT appointed 49 aviation inspectors and indicated that these numbers would be adequate for addressing aviation safety and security operations. They numbered 16 inspectors of the Airworthiness and Aircraft Engineering Department, 8 inspectors of the Flight Operation Standards Department, 10 inspectors of the Air Navigation Services Standards Department, 3 inspectors of the Aerodrome Standards Department, 3 inspectors of the Personnel Licensing Department, and 9 inspectors of the Aviation Security and Facilitation Standards Department.

Promotion of the Security Culture

According to ICAO recommendations, CAAT devised a standard curriculum for aviation security training, which was put into effect on 26 May 2022. In order to guarantee that the aviation security training meets the same standard, an announcement about this training formulated by CAAT was put into effect on 1 January 2023.

Execution of the emergency action plan rehearsal for high-risk international airports

Between July and October 2022, CAAT collaborated with Hat Yai International Airport, Samui International Airport, Sukhothai Airport, and Trat Airport to execute a full-scale emergency action plan rehearsal. This rehearsal was executed in compliance with CAAT requirements and to provide guidelines to operators on how to enhance the effectiveness of their emergency action plans.

โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR)

กพท. มีการแต่งตั้งคณะทำงาน Performance-Based Regulation เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2565 โดยมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการจัดทำกฎหมายการเดินอากาศแบบ Performance-Based Regulation (PBR) ของประเทศไทย และจัดทำแผนการเปลี่ยนถ่าย (Transition Plan) กฎหมายสู่ PBR รวมทั้งได้มีการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่มีอยู่ของ กพท. เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนากฎหมายให้อยู่ในรูปแบบ PBR โดยมีร่าง Transition Plan แล้ว เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565

โครงการตรวจสอบติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อยกระดับคะแนน ICAO USOAP EI และ ICAO USAP EI

กพท. ดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แล้วเสร็จตามแผนจำนวน 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกฎหมาย (LEG) ด้านการจัดการองค์กร (ORG) ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ (PEL) ด้านมาตรฐานสนามบิน (AGA) ด้านความสมควรเดินอากาศ (AIR) ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) และด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) โดยมีระดับประสิทธิผลด้านความปลอดภัยเท่ากับร้อยละ 83 และระดับประสิทธิผลการรักษาความปลอดภัยเท่ากับร้อยละ 82.11

งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency)

กพท. ได้จัดทำแผนรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan for International Flights to Transit the Bangkok FIR) แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2564 รวมถึงได้ดำเนินการทดสอบแผน ATM Contingency Plan Level 2 เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศของประเทศไทย พร้อมหารือแนวทางการจัดทำวิธีปฏิบัติรองรับเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศของประเทศไทยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นจริง เมื่อวันที่ 29-30 มิถุนายน 2565 โดยวิธีปฏิบัติรองรับเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand ATM Contingency Procedures) มีผลบังคับใช้วันที่ 26 ธันวาคม 2565 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ปฏิบัติงาน ทั้งนี้ กพท. ได้ดำเนินการตรวจสอบแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการให้บริการจราจรทางอากาศ จำนวน 10 แห่ง ตามแผนการดำเนินงานกำกับดูแลหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ประจำปี 2565 แล้ว

The project on development of Performance Based Regulations (PBRs)

On 18 April 2022, a committee on performance-based regulations was set up by CAAT to research and assess the procedures for formulating air navigation laws and transition plans based on the performance-based regulations. Additionally, current laws created by CAAT were taken into account for the transition into PBR format, and a successful transition plan was drafted on 30 November 2022.

The project on monitoring of flaw correction to improve the ICAO USOAP EI and ICAO USAP EI scores

CAAT successfully completed self-assessment in seven departments — the Legal Department (LEG), Organizational Management Development (ORG), the Personnel Licensing Department (PEL), the Aerodrome Standards Department (AGA), the Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR), the Flight Operation Standards Department (OPS) and the Air Navigation Services Standards Department (ANS). The findings revealed that for all departments, safety and security effectiveness levels were 83% and 82.11%, respectively.

Development of the Air Traffic Management (ATM) contingency plan

On 30 December 2022, CAAT developed an ATM contingency plan for international flights to transit the Bangkok flight information region (FIR). Also, level 2 of the ATM contingency plan was tested in the event of air traffic service emergencies. This led to discussion on and the provision of guidelines via collaboration with relevant domestic organizations on 29-30 June 2022 to efficiently handle air traffic emergency scenarios. Thus, if an emergency arises, these guidelines will be put into action. Moreover, Thai ATM contingency procedures were later put into effect on 26 December 2022 to allow relevant organizations to utilize them in their operations. As a result, in accordance with the operational plan for the supervision of air traffic service agencies, CAAT thoroughly examined and observed the ATM contingency plan that was utilized in 10 airports.

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน (ต่อเนื่องจากปี 2564)

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2565 กพท. ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการจากภาคอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องเข้าร่วม รวมทั้งผู้แทนจากหน่วยงานด้านวิชาการและสถาบันการศึกษาเข้าร่วมประชุมจำนวน 193 คน กพท. ได้ดำเนินโครงการร่วมกับสถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นระยะเวลา 1 ปี ในการพัฒนาบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศไทย (Thailand Aviation Satellite Account, ASA) ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งใช้เป็นเครื่องมือสำหรับการอธิบายกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากภาคการบินพลเรือน และเป็นเครื่องมือที่ช่วยชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของภาคการบินพลเรือนต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยความคิดเห็นที่ได้รับจากการประชุมจะนำไปใช้ปรับปรุงผลการศึกษาให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันและเป็นที่ยอมรับจากทุกภาคส่วนก่อนนำไปดำเนินการต่อไป

การจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

กพท. ได้เสนอร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2565 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2565 และคณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างนโยบายฯ เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 ซึ่งนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย นโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายด้านมาตรฐานการบิน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รายละเอียด มีดังนี้

1. ด้านเศรษฐกิจการบิน ประกอบด้วย
   - 1.1 นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน
   - 1.2 นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ
   - 1.3 นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ
   - 1.4 นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศ
   - 1.5 นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน
   - 1.6 นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

Strategy 2: Committed to international aviation performance standards

The project on formulating an economics index of the aviation industry (continued from 2021)

After establishing an economic index for the aviation industry, CAAT scheduled a meeting on 26 October 2022 to obtain feedback from stakeholders. A total of 193 stakeholders, including government organizations, aviation industry operators, and related industry operators, attended this meeting. In this regard, the Thailand Aviation Satellite Account (ASA) was improved by CAAT in coordination with Chulalongkorn University Transportation Institute (CUTI) to comply with ICAO recommendations. This is a crucial tool for explaining civil aviation activities and emphasizing how the sector is a key driver in enhancing Thailand's economy. Therefore, all feedback provided from the meeting was evaluated to determine whether it was acceptable to all sectors before being implemented.

The project on formulating a national civil aviation policy

The Draft National Civil Aviation Policy (2022-2037) was drawn up by CAAT and proposed to the Ministry of Transport on 6 July 2022. On 11 October 2022, the Minister of Transport submitted the draft policy to the Cabinet of Thailand before it was approved on 7 February 2023. Aviation economy, infrastructure, and standards are the three main pillars of this policy, which follows ICAO recommendations. Details are given hereunder:

1. The economy pillar has the following components:
   - 1.1 The overall aviation economic situation
   - 1.2 Air navigation service agreements and air transport liberalization
   - 1.3 Service fees
   - 1.4 Economic regulation for civil aviation operators, public airport operators, and air navigation service providers.
   - 1.5 Authorization for civil aviation operators
   - 1.6 Aviation consumer protection

2. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย
   2.1 นโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ
   2.2 นโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ
   2.3 นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย
   2.4 นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน
   2.5 นโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน
3. ด้านมาตรฐานการบิน ประกอบด้วย
   3.1 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน
   3.2 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

โครงการพัฒนากลไกระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)

กพท. ได้พัฒนากลไกระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ตามแนวทางของ ICAO รวมทั้งได้เก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำมาจัดทำฐานข้อมูล (OPR Performance Database) รวมถึงรูปแบบการนำเสนอข้อมูลสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศเบื้องต้นแล้วเสร็จ จำนวน 16 รายการ จากทั้งหมด จำนวน 19 รายการ ได้แก่

1. Departure punctuality
2. Taxi-out additional time
3. ATFM slot adherence
4. Filed flight plan en-route extension
5. Actual en-route extension
6. En-route airspace capacity
7. En-route ATFM delay
8. Additional time in terminal airspace
9. Airport peak capacity
10. Airport peak throughput
11. Airport throughput efficiency
12. Airport/Terminal ATFM delay
13. Taxi-in additional time
14. Arrival punctuality
15. Flight time variability
16. Additional fuel burns

สำหรับ KPI 17 Level-off during climb, KPI 18 Level-capping during cruise และ KPI 19 Level-off during descent จะดำเนินการต่อในปี 2566 โดยใช้ข้อมูล Surveillance Data ตามที่ระบุในแผนการเดินอากาศสากลในการประมวลผลต่อไป

2. The infrastructure pillar has the following components:
   2.1 National air space and air navigation system development
   2.2 National aerodrome system development
   2.3 Legal organization development
   2.4 Personnel and aviation industry development
   2.5 Civil aviation business promotion
3. The standards pillar has the following components:
   3.1 The aviation environment
   3.2 National civil aviation safety

The project on development and monitoring of an aviation performance measurement system

CAAT created the aviation performance measurement system in accordance with ICAO's guidelines, gathered data from relevant organizations to create an OPR performance database, and completed 16 out of 19 formats for presenting data on the key performance indicators of the nation's aviation operations:

1. Department punctuality
2. Taxi-out additional time
3. ATFM slot adherence
4. Field flight plan en-route extension
5. Actual en-route extension
6. En-route airspace capacity
7. En-route ATFM delay
8. Additional time in terminal airspace
9. Airport peak capacity
10. Airport peak throughout
11. Airport throughput efficiency
12. Airport/Terminal ATFM delay
13. Taxi-in additional time
14. Arrive punctuality
15. Flight time variability
16. Additional fuel burns

Another three key performance indicators, including level-off during climb (KPI 17), level-capping during cruise (KPI 18), and level-off during descent (KPI 19), will be completed in 2023 by using surveillance data as specified in global air navigation plans.

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

โครงการพัฒนาการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมการบินและการบินพลเรือนสัญจร (Civil Aviation Networking and On-site Visiting)

เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2565 กพท. ดำเนินการจัดประชุมร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและเขตปลอดอากร รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดี เพื่อให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการบริเวณคลังสินค้าและเขตปลอดอากร รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม และบูรณาการการทำงานระหว่าง กพท. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

โครงการประสานความร่วมมือการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล และการใช้ประโยชน์ของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

กพท. และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (มทส.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนความร่วมมือ (MOU) กรอบการทดสอบมาตรฐานอากาศยานไร้คนขับภายใต้ความร่วมมือด้านบริการวิชาการ การวิจัยและพัฒนาอากาศยานไร้คนขับ โดยมีหัวข้อในการทดสอบจำนวน 3 หัวข้อ ได้แก่

1. บททั่วไป (General) เช่น การบังคับใช้ (Applicability) มาตรฐานการออกแบบความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Design Standard) การรับขน การกำหนดค่าใหม่และพื้นที่จัดเก็บ (Transportation, reconfiguration and storage) และข้อจำกัดในการอนุญาตการปฏิบัติการบิน (Approve Operating Limitations)

2. การออกแบบและโครงสร้าง (Design & Constructions) เช่น โครงสร้าง (Structure) แหล่งกำเนิดไฟฟ้า (Powerplant) ระบบและอุปกรณ์ (Systems & Equipment) สิ่งแวดล้อม (Environmental) ระบบควบคุมการบิน (Flight Control System) และรายละเอียดการออกแบบ (Design Detail)

3. การปฏิบัติการ (Operation) เช่น การทดสอบการบิน (Flight Test) สถานีนำร่องระยะไกลและสารสนเทศ (Remote Pilot Station & Information) และคู่มือการปฏิบัติงานและการดูแลรักษา (Manual & Maintenance)

โดยจะดำเนินการรวบรวมปัญหาและจัดทำแนวทางเพื่อให้ได้ผลสรุปในการเตรียมความพร้อมเพื่อทดสอบกรอบมาตรฐานอากาศยานไร้คนขับต่อไป

Strategy 3: Improve and develop service systems to promote sustainable growth of the aviation industry

The project on the development of the civil aviation network and on-site visits

On 27 October 2022, CAAT convened a meeting with air freight operators to disseminate information regarding aviation laws, warehouse and duty-free zones. The aim of this meeting was to forge strong ties between CAAT and warehouse/duty-free zone operators in order to establish a network of cooperation, as well as to exchange knowledge about how the aviation industry was developing and how CAAT, operators in the aviation industry, and relevant organizations could collaborate to effectively carry out the aviation plan.

The project on cooperation, exchange, and dissemination of information related to supervision and utilization of unmanned aerial vehicles for government agencies

CAAT and Suranaree University of Technology signed a memorandum of understanding (MOU) for unmanned aerial vehicle (UAV) testing in order to cooperate on academic services, research, and the development of unarmed aerial vehicles. In this context, there were three testing topics:

1. General: applicability, airworthiness design standard, transportation, reconfiguration & storage, and approval of operating limitations.

2. Design & Construction: structure, power plant, system & equipment, environment, flight control system, and design detail.

3. Operation: flight testing, remote pilot station & information, and manual & maintenance.

CAAT has compiled problems and will further provide guidance on the preparation for UAV testing.

โครงการภายใต้ความร่วมมือไทย-สิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air Traffic Management, Aviation Security, Air Transport

เมื่อวันที่ 18-20 พฤษภาคม 2565 กพท. ได้เข้าร่วมการประชุมความร่วมมือไทย-สิงคโปร์ ครั้งที่ 4 (The 4th Meeting of the Singapore-Thailand Dialogue on Aviation Cooperation) ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อสร้างความร่วมมือและแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air Traffic Management, Aviation Security และ Air Transport และส่งเสริมสนับสนุนให้ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างและกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจที่มีความคล่องตัวในอนาคต

งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan (ต่อเนื่องจากปี 2564)

กพท. ดำเนินการติดตามข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน โดยสรุปผลการดำเนินการตามมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินตามที่ระบุในแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน (State Action Plan) ตามแนวทางการให้ความร่วมมือ และสนับสนุน นโยบาย แผนการดำเนินการและกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค เพื่อสร้างบทบาทของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินต่าง ๆ ตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติสากล โดยเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2565 กพท. ได้เผยแพร่รายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศ ประจำปี 2564 (Annual Emission Report 2021) ผ่านเว็บไซต์ www.caat.or.th แล้ว

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

โครงการจัดทำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ (Business Continuity Management System: BCMS)

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 กพท. ได้จัดการอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่อง ระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ให้แก่ผู้บริหารและบุคลากร กพท. ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และจัดทำร่างประกาศนโยบายการบริหารความเสี่ยงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมได้ลงนามและมีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 เป็นต้นไป

The project on cooperation between Thailand and Singapore on aviation safety, air traffic management, aviation security, and air transport

CAAT attended the 4th Meeting of the Singapore-Thailand Dialogue on Aviation Cooperation in Singapore from 18-20 May 2022 to encourage cooperation and exchange policies, implementation, and significant activities between Thailand and Singapore on aviation safety, air traffic management, aviation security, and air transport. The meeting helped Thailand’s air transport system to operate more effectively, generate and distribute revenue, and improve future business agility.

Following up on the implementation of greenhouse gas reduction measures in accordance with the state action plan (continued from 2021)

CAAT followed up on the information regarding the amount of greenhouse gas emissions from the aviation sector. The implementation of greenhouse gas reduction measures of the aviation sector as specified in the state action plan and ICAO recommendations for promoting cooperation and support of policies, action plans, and significant affairs both globally and regionally was summarized. This endeavor strengthened Thailand’s position in the international arena and encouraged collaboration with aviation organizations in adhering to global standards and the Code of Conduct. As a result, on 20 December 2022, CAAT formally released the Annual Emission Report 2021 via www.caat.or.th.

Strategy 4: Manage and develop human resources to drive and innovate all aspects of operational systems to become a sustainable high-performance organization

Development of the business continuity management system (BCMS) for CAAT and the Thai aviation industry

On 13 December 2022, CAAT organized a workshop on business continuity management systems for CAAT executives and associated staff members. Concomitantly, CAAT issued the notification on the Risk Management Policy of the Civil Aviation Authority of Thailand, which was later endorsed by the Permanent Secretary of the Ministry of Transport and became effective from 9 February 2023 onwards.

ทั้งนี้ กพท. ได้เริ่มดำเนินการศึกษาระบบการจัดการภัยคุกคาม รวมถึงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ ระบบการพิจารณาบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินไทย ระบบการกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน (Procedure) เกี่ยวข้องกับการเตรียมการเพื่อจัดการภาวะวิกฤติที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (Crisis Management Process & Procedure) และระบบการตอบสนอง (Response Process) โดยในปี 2566 จะมีการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินงานเพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดทำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินต่อไป

โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) (ต่อเนื่องจากปี 2564)

กพท. ได้จัดทำโครงสร้างรายได้และแผนการจัดเก็บรายได้ใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ของ กพท. โดยคณะกรรมการกำกับฯ ในคราวประชุมที่ 10/2565 วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565 มีมติเห็นชอบโครงสร้างรายได้ตามประเภทการกำกับดูแลของ ICAO ซึ่งจำแนกออกเป็น 135 รายการ ได้แก่

1. แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety) 105 รายการ
2. แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Security) 10 รายการ
3. แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ (Economic) จำนวน 15 รายการ
4. แหล่งรายได้จาก ม. 39 แห่ง พ.ร.ก. การบินพลเรือน พ.ศ. 2558 และการบริหารการใช้ห้วงอากาศจำนวน 5 รายการ โดยมีแนวทางการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 4 ระยะ และคาดว่าในปี 2569 จะสามารถจัดเก็บรายได้ครบถ้วนทั้ง 135 รายการ

Previously, CAAT had conducted a study on threat management systems, the business continuity plan, consideration on the roles and duties of stakeholders in the BCMS of Thailand's aviation industry, the operational procedure systems that are related to crisis management processes and procedures, and the response process. In 2023, CAAT will develop operational guidelines and plans for establishing a BCMS for the Thai aviation industry and stakeholders in the industry.

New scheme of regulatory charges (continued from 2021)

CAAT has developed a new scheme of regulatory charges in accordance with the resolution of the Board of Commissioners endorsed at its meeting (No. 10/2022) on 8 November 2022, which approved a new revenue structure that corresponds with the regulatory functions specified by ICAO. In this regard, 135 items were noted and grouped into four main sources of revenue:

1. The revenue generated from safety operations (105 items);
2. The revenue generated from security operations (10 items);
3. The revenue generated from economic operations (15 items); and
4. The revenue generated according to Section 39 of the Civil Aviation Act B.E. 2558 (2015) and from the management of airspace utilization (5 items). The new scheme is being implemented in four phases and the revenue collection of all the 135 revenue items is expected to be completed in 2026.

0
20
40
340
40
20
0
340

โครงการ/งาน ประจำปี 2566
(รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2565)
Projects/Work Carried Out in 2023 (including ongoing projects from 2022)

ยุทธศาสตร์ที่ 1

1. โครงการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย (ต่อเนื่องจากปี 2565)
2. โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (ต่อเนื่องจากปี 2565)
3. โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด (ต่อเนื่องจากปี 2565)
4. โครงการข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) จำนวน 4 สนามบิน (ต่อเนื่องจากปี 2565)
5. โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO (ต่อเนื่องจากปี 2565)
6. โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organization, Licensing)
7. โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (ต่อเนื่องจากปี 2565)
8. โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (ต่อเนื่องจากปี 2565)
9. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI (ต่อเนื่องจากปี 2565)
10. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC (ต่อเนื่องจากปี 2565)
11. โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
12. โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567-2569 (ต่อเนื่องจากปี 2565)

Strategy 1

1. Amendment of the Aviation Safety Act (ongoing project from 2022)
2. Development of the competency-based training program and assessment system (ongoing project from 2022)
3. Development of technical guidance and preparation of aviation safety and security device and information to completely meet the requirements of the ICAO Protocol Questions (ongoing project from 2022)
4. Development of digital elevation models (DEMs) for four airports (ongoing project from 2022)
5. Inspection of licensing and certifying processes to ensure congruence with the ICAO standards (ongoing project from 2022)
6. Development of a comprehensive system for the operations of unmanned aerial vehicles (covering aircraft, operators, training organizations and licensing)
7. Monitoring of aviation safety and security (ongoing project from 2022)
8. Monitoring of defect correction to improve the ICAO USAP EI score (ongoing projects from 2022)
9. Self-assessment using the ICAO PQ to improve EI score (ongoing project from 2022)
10. Self-assessment using the ICAO PQ to prevent SSC and SSeC (ongoing project from 2022)
11. The FAA-Technical Review to address defects and prepare for the International Aviation Safety Assessment (IASA) in the attempt to return to the US Federal Aviation Administration's CAT1 (ongoing project from 2022)
12. Formulation of the Thailand Aviation Safety Action Plan (2024-2026) (ongoing project from 2022)

13. โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager
14. โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน
15. โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ
16. โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE7 และ CE8)
17. งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. (ต่อเนื่องจากปี 2565)
18. งานพัฒนาและใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยในรูปแบบ TCARs (ต่อเนื่องจากปี 2565)
19. งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี (ต่อเนื่องจากปี 2565)
20. งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
21. งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศ
22. งานติดตามการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564-2566 (2021-2023) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
23. งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
24. งานประเมินการซ้อมแผนเผชิญเหตุแบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการสนามบิน (ต่อเนื่องจากปี 2565)
25. งานพัฒนาพนักงานด้านกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

13. Airport security promotion for airport security manager
14. Study and analysis for the review of primary aviation legislation to cover all aspects of economic regulation
15. Production of economic regulation manual and guidance materials and provision of comprehensive economic-critical information
16. Development of the licensing, monitoring and enforcement systems to address the economic defects of civil aviation entrepreneurs (Phase 1: testing of the CE7 and CE8 systems)
17. Development of regulations related to CAAT's regulatory functions (ongoing work from 2022)
18. Development and enforcement of Thailand's civil aviation regulations (TCARs) (ongoing project from 2022)
19. Annual personnel recruitment and employment (ongoing work from 2022)
20. Review of the National Civil Aviation Security Progamme (NCASP) (ongoing work from 2022)
21. Promotion of positive safety culture and just culture for Thailand's aviation system
22. Monitoring of the implementation of Thailand Aviation Safety Action Plan (2021-2023) (ongoing work from 2022)
23. Development of the Air Traffic Management (ATM) Contingency Plan (ongoing work from 2022)
24. Assessment of the full rehearsal on emergency action plan of airport operators (ongoing work from 2022)
25. Development of the economic regulation officers

ยุทธศาสตร์ที่ 2

1. โครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) และการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา
2. โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ
3. โครงการแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master Plan)
4. โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบห้วงอากาศ
5. โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (ระยะที่ 1 การออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูล และระบบวิเคราะห์สมรรถนะฯ ขั้นพื้นฐาน) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
6. โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
7. โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
8. โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (Definition Phase) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
9. งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย (ต่อเนื่องจากปี 2565)

ยุทธศาสตร์ที่ 3

1. โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
2. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management)
3. โครงการบูรณาการฐานข้อมูลด้านการรับรอง การให้อนุญาตและการบริการกับประชาชน ระหว่าง กพท. และ กสทช. (CAAT and NBTC One Stop Service) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
4. โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System) (โครงการต่อเนื่อง) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
5. โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ต่อเนื่องจากปี 2565)
6. โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
7. โครงการมอบรางวัลผู้ประกอบการที่มีผลประกอบการดีเด่นในสาขาต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการบิน (CAAT Excellence Awards)
8. โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium (ต่อเนื่องจากปี 2565)

Strategy 2

1. Review of the 15-year Thailand's Air Transport Development Plan (2019-2033) and formulation of the action plan for the national policy on sectoral classification of civil aviation
2. Review of the master plan for establishment of commercial airports in the country
3. Formulation of the Drone Master Plan
4. The use of aircraft to support airspace development
5. Development of the aviation performance measurement system (Phase 1: design and develop the database and the basic competency analysis system (ongoing project from 2022)
6. Formulation of Thailand's System-Wide Information Management Master Plan (SWIM Master Plan) (ongoing project from 2022)
7. Development of performance based regulations (PBRs) (ongoing project from 2022)
8. Implementation of the business continuation system of Thailand's aviation industry (definition phase) (ongoing project from 2022)
9. Implementation of Thailand's Airspace and Air Navigation Master Plan (ongoing work from 2022)

Strategy 3

1. Improvement of UAV information system and reporting system
2. Development of the complaint management system
3. Integration of CAAT's and NBTC's information on certification, licensing and public services to develop one-stop service (ongoing project from 2022)
4. Development of the UAS tracking and monitoring system (continuing project) (ongoing project from 2022)
5. Formulation of the master plan for addressing problems and co-development with the stakeholders (ongoing project from 2022)
6. The Thai Aviation Industry Conference (ongoing project from 2022)
7. Presentation of CAAT Excellence Awards to outstanding entrepreneurs in the aviation industry
8. The Thailand Drone Symposium (ongoing project from 2022)

9. โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ (ต่อเนื่องจากปี 2565)
10. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ
11. โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS (Phase 1: ประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการ ณ สนามบินภูมิภาค)
12. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)
13. โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)
14. โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)
15. โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน
16. โครงการจัดหาระบบโครงสร้างพื้นฐาน Smart Office (ต่อเนื่องจากปี 2565)

ยุทธศาสตร์ที่ 4

1. โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี (ต่อเนื่องจากปี 2565)
2. โครงการพัฒนา Employee engagement and contribution
3. โครงการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างค่าตอบแทน
4. งานเสริมสร้างค่านิยมร่วม (Core Values) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
5. โครงการจัดทำแผนการจัดหาอาคารสำนักงานถาวร
6. โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration
7. โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)
8. โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
9. งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding People (ต่อเนื่องจากปี 2565)
10. งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (ต่อเนื่องจากปี 2564)
11. งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

9. The projects under the cooperation agreements with ICAO and international organizations (ongoing project from 2022)
10. A study for the development of national air transport connection network
11. Promotion of the airport environmental management system (airport EMS) (Phase 1: public relations activities with entrepreneurs at regional airports)
12. Big data management and analysis
13. Development of an integrated smart platform
14. Development of the air transport statistic analytic dashboard
15. Development of the economic indicators for the aviation sector
16. Procurement of infrastructure necessary for a smart office (ongoing project from 2022)

Strategy 4

1. Development of the LeTCI outcome assessment system (ongoing project from 2022)
2. Enhancement of employee engagement and contribution
3. Review and improve of workforce and remuneration structures
4. Promotion of CAAT's core values (ongoing work from 2022)
5. Formulation of the plan for establishing CAAT's permanent office
6. Development of a unified communication and collaboration system for a hybrid workplace
7. Improvement of the cyber security management services
8. New scheme of regulatory fee (ongoing project from 2022)
9. Development of target executives and employees based on the high performance leadership and outstanding people models (ongoing work from 2022)
10. Good corporate governance (ongoing work from 2022)
11. The Integrity and Transparency Assessment (ITA)

ด้าน Safety and Security

Safety and Security

ด้าน Safety and Security

1. การกำกับดูแลความปลอดภัยสนามบิน (Aerodrome Safety Oversight)

สนามบินถือเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งทางอากาศในการรองรับกิจกรรมและการให้บริการในระบบการขนส่งทางอากาศต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น การขึ้น-ลงของอากาศยาน การโอนถ่ายของผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ จากปัจจัยด้านความหลากหลายและซับซ้อนทางกิจกรรมและการให้บริการของสนามบินสาธารณะในประเทศไทย ซึ่งมีจำนวนถึง 39 สนามบิน ส่งผลให้การดำเนินงานในเขตการบินมีความซับซ้อน แตกต่าง และส่งผลต่อประสิทธิภาพการกำกับดูแลความปลอดภัยของสนามบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของ ICAO

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ดำเนินการกำกับดูแลความปลอดภัยสนามบิน (Aerodrome Safety Oversight) ด้วยการดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (Certification) ตามกระบวนการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน 5 ระยะ (5 Phases of Certification) และการตรวจติดตามมาตรฐานความปลอดภัยสนามบิน (Surveillance) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสนามบินได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด รวมถึงคู่มือการดำเนินงานสนามบินและเอกสารที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาที่สนามบินเปิดให้บริการสาธารณะ

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

เริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือน มกราคม 2565 ถึง ธันวาคม 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

1. ดำเนินการตามกระบวนการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สำหรับสนามบินที่อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุง/แก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบและดำเนินการตามกระบวนการครบถ้วนสมบูรณ์
2. ดำเนินการตรวจติดตามมาตรฐานสนามบิน (Surveillance) ตามแผนการตรวจติดตาม ประจำปี 2565 (Surveillance Plan) สำหรับสนามบินที่ได้รับใบรับรองฯ แล้ว จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินเบตง และสนามบินอู่ตะเภา

ผลการปฏิบัติงาน

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในปี 2565 จำนวน 5 แห่ง ดังนี้
   - 1.1 สนามบินเบตง ดำเนินงานโดย กรมท่าอากาศยาน
   - 1.2 สนามบินอู่ตะเภา ดำเนินงานโดย การท่าอากาศยานอู่ตะเภา กองทัพเรือ
   - 1.3 สนามบินสุวรรณภูมิ ดำเนินงานโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
   - 1.4 สนามบินเชียงใหม่ ดำเนินงานโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
   - 1.5 สนามบินสมุย ดำเนินงานโดย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

Safety and Security

1. Aerodrome safety oversight

As air transportation system hubs, aerodromes provide key services such as aircraft takeoff and landing as well as the transfer of passengers, freight, and airmail. Due to the diversity and complexity of the activities and services of the 39 public aerodromes in Thailand, operations are intricate and different. Therefore the effectiveness of air safety oversight, as required by ICAO's international standards, is impacted.

In this context, in 2022, CAAT prioritized aerodromes safety oversight by conducting inspections prior to issuing a Public Airport Operating Certificate (PAOC) in accordance with the five certification steps and the aerodrome surveillance plan. These inspections aimed to ensure that the airports complied with rules, regulations, and requirements, the airport operating manual and related documents.

Duration

The activity was carried out from January to December 2022.

Work processes

1. Execute inspections in order to issue PAOCs to aerodromes that have addressed the defects discovered and completely followed the standard compliances.
2. Perform aerodrome standard surveillance in line with the 2022 Aerodrome Surveillance Plan in two already-certified airports, namely Betong International Airport and U-Tapao International Airport.

Operational results

1. The issuance of PAOCs to five aerodromes in 2022:
   - Betong International Airport (operated by the Department of Airports)
   - U-Tapao International Airport (operated by the U-Tapao Royal Thai Navy Airfield)
   - Suvarnabhumi Airport (operated by the Airports of Thailand Public Company Limited)
   - Chiang Mai International Airport (operated by the Airports of Thailand Public Company Limited)
   - Samui International Airport (operated by the Bangkok Airways Public Company Limited)

2. การตรวจติดตามมาตรฐานสนามบิน (Surveillance) ตามแผนฯ ในปี 2565 จำนวน 2 แห่ง ดังนี้

2.1 สนามบินเบตง ดำเนินงานโดยกรมท่าอากาศยาน

2.2 สนามบินอู่ตะเภา ดำเนินงานโดยการท่าอากาศยานอู่ตะเภา กองทัพเรือ

2. Standard surveillance in line with the 2022 Airport Surveillance Plan at two aerodromes:

- Betong International Airport (operated by the Department of Airports)
- U-Tapao International Airport (operated by the U-Tapao Royal Thai Navy Airfield)

การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ
The Issuance of the Public Airport Operating Certificate

สนามบินเชียงใหม่
Chiang Mai International Airport

สนามบินเบตง
Betong International Airport

สนามบินสมุย
Samui International Airport

สนามบินอู่ตะเภา
U-Tapao International Airport

2. โครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ร่วมกับประเทศญี่ปุ่น

วัตถุประสงค์

1. เพื่อทดสอบประสิทธิภาพของระบบ Ground-Based Augmentation System (GBAS) ภายใต้ชั้นบรรยากาศของประเทศไทย ที่มักเกิดความแปรปรวนของสัญญาณดาวเทียม GNSS อันเนื่องมาจากความผิดปกติของสภาพชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์

2. เพื่อเตรียมความพร้อม และสร้างความมั่นใจในด้านมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการระบบ GBAS

2. Collaborative project with Japan for installation of Ground-based Augmentation Systems (GBAS): Demonstration project

Objectives

1. To evaluate GBAS performance in the Thai atmosphere since Global Navigation Satellite System (GNSS) signals frequently fluctuate due to ionospheric anomalies.

2. To be better prepared and ensure safety standards when delivering GBAS services.

3. เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทยและญี่ปุ่น รวมถึงเสริมสร้างบทบาทการเป็นผู้นำด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS) ของประเทศไทยในระดับภูมิภาค

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เริ่มดำเนินโครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ร่วมกับประเทศญี่ปุ่นในการทดสอบประสิทธิภาพของระบบ GBAS ภายใต้ชั้นบรรยากาศของประเทศไทยที่มักเกิดความแปรปรวนของสัญญาณดาวเทียม GNSS อันเนื่องมาจากความผิดปกติของสภาพชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ ซึ่งการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว จะช่วยให้ กพท. และผู้ให้บริการระบบ CNS มีความพร้อมในด้านมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการระบบ GBAS ซึ่งยังไม่เคยมีการให้บริการมาก่อนในประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาเทคโนโลยีระบบช่วยการเดินอากาศตามแผนการเดินอากาศสากล (ICAO Global Air Navigation Plan - GANP) และ APAC Seamless ANS Plan ด้วย

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

ระยะเวลาดำเนินโครงการตั้งแต่เดือนมกราคม 2563-มีนาคม 2566

รูปแบบการดำเนินงาน

กพท. ได้ดำเนินการวางแผนและประสานงานร่วมกับหน่วยงานของญี่ปุ่น ได้แก่ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), Electronic Navigation Research Institute (ENRI) และ NEC Corporation (NEC) และหน่วยงานของไทย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และ NEC Thailand ในการดำเนินกิจกรรมของโครงการความร่วมมือฯ อาทิ การสำรวจพื้นที่เขตการบินของสนามบินสุวรรณภูมิ การติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS Proof-of-Concept (PoC) การพัฒนาแบบจำลองความเสี่ยงไอโอโนสเฟียร์ภายใต้ชั้นบรรยากาศของประเทศไทย (Ionospheric Threat Model) การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และการทำการบินทดสอบระบบ GBAS PoC

ผลการปฏิบัติงาน

ตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการความร่วมมือฯ จนถึงปัจจุบัน กพท. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ แล้ว ได้แก่

1. เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 กพท. ได้ดำเนินการจัดประชุม Project Kick-off ร่วมกับหน่วยงานของไทยและญี่ปุ่น เพื่อร่วมกันหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงหารือแผนการดำเนินโครงการความร่วมมือฯ

3. To promote Japanese-Thai collaboration in order to strengthen Thailand's position as a regional leader in communications, navigation, and surveillance (CNS).

Summary

CAAT collaborated with Japan in evaluating GBAS performance in the Thai atmosphere where Global Navigation Satellite System (GNSS) signals frequently fluctuate due to ionospheric anomalies. This collaboration made CAAT and CNS system service providers stronger in terms of ensuring safety standards in the provision of the first-ever GBAS in Thailand. This project also enhanced technology for assisting air navigation services according to the ICAO's Global Air Navigation Plan (GANP) and the APAC Seamless ANS Plan.

Duration

The project was executed from January 2020 to March 2023

Work processes

CAAT carried out numerous initiatives in collaboration with Japanese organizations, including the Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), Electronic Navigation Research Institute (ENRI), and NEC Corporation, and Thai organizations, including the Aeronautical Radio of Thailand Company Limited, Airports of Thailand Public Company Limited (AEROTHAI), Suvarnabhumi Airport, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) and NEC Thailand. These initiatives consisted of inspecting aviation zones at Suvarnabhumi Airport, installing GBAS Proof-of-Concept (PoC), developing an ionospheric threat model for Thailand, training of relevant personnel, and flight testing of GBAS PoC effectiveness.

Operational results

Ever since Thailand and Japan began working together to accomplish their mutual goals, numerous activities have been undertaken. Details are given hereunder:

1. On 28 January 2020, CAAT hosted a project kick-off meeting with Thai and Japanese organizations in order to discuss and exchange information about carrying out their projects.

2. เมื่อวันที่ 29 มกราคม และ 8-9 ธันวาคม 2563 กพท. ร่วมกับ JCAB บวท. และ NEC ร่วมกันสำรวจพื้นที่ที่คาดว่าจะติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS PoC ในเขตพื้นที่การบินของสนามบินสุวรรณภูมิ เนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิมีความเหมาะสมที่จะติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบดังกล่าว ประกอบกับที่ สจล. มีอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพชั้นบรรยากาศติดตั้งอยู่แล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2554 ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนาแบบจำลองความเสี่ยงของสภาพชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์

3. เมื่อเดือนพฤษภาคม 2564 NEC ได้เข้าดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ GPS Data Collection เพื่อทำการเก็บข้อมูลสัญญาณ GPS ในพื้นที่ที่ได้สำรวจไว้ เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS PoC

4. ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2565 NEC ได้เข้าดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS PoC ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว และได้ดำเนินการออกอากาศสัญญาณของระบบ GBAS PoC เพื่อทำการทดสอบและเก็บข้อมูลแล้ว

5. ระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2565 ได้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 หลักสูตร ได้แก่ OJT for GBAS Flight Procedure Designer Techniques and Practices, GBAS PoC System และ Flight Inspection for GBAS System เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง อาทิ วิศวกรดูแลระบบ เจ้าหน้าที่ผู้ออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน เจ้าหน้าที่ผู้ทำการบินทดสอบ รวมถึงผู้ตรวจสอบด้านการบินทดสอบ ด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และด้านระบบ CNS มีความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานความปลอดภัยในการทดสอบ และเตรียมความพร้อมในการให้บริการระบบ GBAS ในอนาคต

6. ดำเนินการบินทดสอบสัญญาณของอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS PoC ที่ติดตั้ง ณ สนามบินสุวรรณภูมิ

6.1 เมื่อวันที่ 23-24 พฤศจิกายน 2565 ได้ทำการบินทดสอบความครอบคลุมของสัญญาณ (Coverage) และการเข้าสู่สนามบินด้วยวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Approach Procedure) สำหรับหัวทางวิ่ง 01L และ 01R ซึ่ง IAP ที่ใช้ทำการทดสอบนั้น ได้มีการออกแบบรูปแบบของ IAP ที่แตกต่างกันเพื่อทดสอบประสิทธิภาพการใช้งานระบบ GBAS ได้แก่ วิธีปฏิบัติการบินเสมือนระบบ Instrument Landing System (ILS) วิธีปฏิบัติการบินที่มีการปรับ Threshold (Displaced Threshold) ออกไป 300 เมตร และวิธีปฏิบัติการบินที่ปรับองศาการร่อนลงทางวิ่งของอากาศยาน จากปกติ 3 องศา เป็น 3.2 องศา

6.2 เมื่อวันที่ 13-14 ธันวาคม 2565 ได้ทำการบินทดสอบ Coverage ของสัญญาณในการใช้งานระบบ GBAS สำหรับหัวทางวิ่ง 19L และ 19R โดยในปัจจุบันยังมีกิจกรรมที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่ การวิเคราะห์และจัดทำแบบจำลองความเสี่ยงไอโอโนสเฟียร์ภายใต้ชั้นบรรยากาศของประเทศไทย (Ionospheric Threat Model) รวมถึงการทำการบินทดสอบด้วย IAP สำหรับหัวทางวิ่ง 19L และ 19R ที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ และสรุปผลการทดสอบเพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งานของอุปกรณ์ทดสอบระบบ GBAS PoC ภายใต้ชั้นบรรยากาศของประเทศไทย ทั้งนี้ กิจกรรมที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2566

2. On 29 January and 8-9 December 2020, the CAAT, JCAB, AEROTHAI and NEC collaborative team investigated appropriate sites at Suvarnabhumi Airport for installing GBAS PoC. In this case, Suvarnabhumi Airport was considered to have the most suitable location and facilities compared to other national airports for installing such a system. Furthermore, the study, analysis, and development of the ionospheric threat model were ameliorated because the KMITL had equipment for sensing atmospheric conditions that could provide data from 2011.

3. On May 2021, the NEC installed GPS data collection equipment in surveyed areas to collect GPS signals so that it could assess the feasibility of installing GBAS PoC.

4. Between January and March 2022, the NEC successfully installed GBAS PoC at Suvarnabhumi Airport. Subsequently, GBAS PoC signals were transmitted to test the system's integrity and gather further data.

5. From July to September 2022, on-the-job training workshops on GBAS Flight Procedure Designer Techniques and Practices, GBAS PoC System, and Flight Inspection for GBAS System were conducted among relevant personnel, such as system engineers, flight procedure designers, flight test engineers, and inspectors in the domains of flight testing, flight procedure design, and the CNS system. This training aimed to improve expertise in enhancing safety standards in testing and planning for the provision of GBAS in the future.

6. In late 2022, the GBAS PoC that had been installed at Suvarnabhumi Airport underwent flight testing.

6.1 On 23-24 November 2022, flight testing was conducted to study signal coverage and the final aircraft approach using an instrument approach procedure (IAP). In this regard, the 01L and 01R runway thresholds were designed with different IAPs in order to test the effectiveness of the GBAS. The test included a flight simulation, an instrument landing system (ILS), an increased threshold of 300 meters, and a change in aircraft landing angle from 3 degrees to 3.2 degrees from the horizontal flight path.

6.2 On 13-14 December 2022, GBAS signal coverage for the 19L and 19R runway thresholds was tested. Currently, several projects are underway, including the development of the ionospheric threat model for Thailand, testing with the IAP of the 19L and 19R runway thresholds, and assessment of the effectiveness of GBAS PoC in Thailand's atmosphere. It is anticipated that all of these projects will finish by March 2023.

การฝึกอบรม
On-the-job training workshops

ภายในสถานีระบบ GBAS
Inside the GBAS station

สถานีระบบ GBAS 1
GBAS Station 1

Flight Radar บินทดสอบ
Flight radar for flight testing

สถานีระบบ GBAS 2
GBAS Station 2

เสาอากาศรับสัญญาณ
Receiving antenna

สถานีระบบ GBAS 3
GBAS Station 3

3. การเห็นชอบการพัฒนาวิธีปฏิบัติการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินอากาศในการนำร่องอากาศยานลงสู่สนามบิน ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids)

2. เพื่อเห็นชอบให้นำวิธีปฏิบัติการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) ชนิดระบบไฟนำร่อน Precision Approach Path Indicator (PAPI) โดยใช้อุปกรณ์ Difference Global Position System (DGPS) มาใช้งานอ้างอิงแทนการใช้กล้อง Theodolite

3. เพื่อลดความคลาดเคลื่อนที่เกิดจาก Human Error ในการปฏิบัติงาน และผลช่วยให้ลดจำนวนเที่ยวของการบินวัดมุมโคมไฟ PAPI

4. เพื่อนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เป็นสัญญาณอ้างอิงอัตโนมัติในการทำการบินทดสอบระบบไฟนำร่อน PAPI แทนการใช้งานแบบเดิมที่เป็นแบบ Manual ที่ต้องใช้คนส่องกล้อง Theodolite ตามเครื่องบินในขณะปฏิบัติงานบินทดสอบ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เห็นชอบการพัฒนาวิธีปฏิบัติการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) เป็นการปรับเปลี่ยนการใช้งานอุปกรณ์อ้างอิงภาคพื้นดิน โดยที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) จะมีอุปกรณ์อ้างอิงภาคพื้นดินที่แสดงค่ามุมของโคมไฟแต่ละโคมเรียกว่าอุปกรณ์กล้อง Theodolite ควบคุมจากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน Theodolite ที่ส่องตามอากาศยานบินทดสอบ ซึ่งจะเปลี่ยนจากการใช้อุปกรณ์กล้อง Theodolite เป็นอุปกรณ์ Difference Global Position System (DGPS) แทน

โดยอุปกรณ์ DGPS เป็นอุปกรณ์ระบุพิกัดตำแหน่งชนิดหนึ่งที่มีความแม่นยำสูง และนิยมนำมาใช้สำหรับการระบุพิกัดตำแหน่งอากาศยานบินทดสอบ โดยผู้ผลิตอุปกรณ์บินทดสอบ (Flight Inspection System: FIS) ใช้อุปกรณ์ DGPS เป็นอุปกรณ์มาตรฐานในการระบุพิกัดตำแหน่งอากาศยานมานานมากกว่า 10 ปี อีกทั้งอุปกรณ์ DGPS ไม่มีขั้นตอนที่ต้องใช้มนุษย์มาเกี่ยวข้อง จึงไม่ทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนของผลการวัดจาก Human Error

ดังนั้น ในการเก็บข้อมูลจะดำเนินการนำข้อมูลที่ได้จากการบินทดสอบแบบ Level Run และ Low Approach ทั้งจากการใช้อุปกรณ์กล้อง Theodolite และ อุปกรณ์ DGPS มาคำนวณหาค่าเฉลี่ย (Means) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation Ratio: SD) เพื่อเปรียบเทียบผลต่างระหว่างการใช้อุปกรณ์ทั้งสองแบบ โดยทำการรวบรวมข้อมูลทางสถิติการวัดมุมโคมไฟ PAPI จำนวน 6 สนามบิน ได้แก่ สนามบินน่านนคร สนามบินนครพนม สนามบินสกลนคร สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินร้อยเอ็ด และสนามบินบุรีรัมย์

3. Approval for the development of visual aids for instrument flight procedures

Objectives

1. To increase safety in air navigation in terms of using visual aids while landing at airports.

2. To use precision approach path indicators (PAPIs) as visual aids for instrument flight procedures by adopting Difference Global Positioning System (DGPS) in place of theodolites.

3. To reduce discrepancies caused by human error in operations and reduce flights for measuring the angles of PAPI's lights.

4. To use cutting-edge technologies as automatic reference signals instead of the conventional manual technique that requires staff to use the theodolite on the aircraft during flight testing.

The use of visual aids for instrument flight procedures in air navigation has received permission from CAAT. As a result, the revised instrument flight procedures have changed how ground support equipment is used. Theodolites that were frequently used by operational staff to show the angle of landing at airports will be replaced by DGPS equipment.

The outcomes were assessed in accordance with ICAO guidelines, which require the position fixing system's accuracy to have an error budget that is lower than one-fifth. It has been determined after PAPI flight testing that the acceptable error budget value has to fall within 0.08. In this regard, it was found that the figures fell inside the predetermined criterion after gathering data from all six of the aforementioned airports. To sum up, DGPS equipment can be utilized as a visual aid technology for instrument flight procedures.

The DGPS is frequently used to describe the coordinates of test-flight aircraft. For more than ten years, manufacturers of flight inspection systems (FIS) have used DGPS technology to locate aircraft. In addition, as DGPS equipment does not require human supervision, human measurement errors can be avoided.

To conduct the test, theodolite and DGPS equipment were utilized for collecting data during flight testing from level run and low approaches. Later, the means and standard deviation ratio (SD) were calculated in order to compare the differences between the two types of equipment. The angles of the PAPI lights at Nan Nakhon Airport, Nakhon Phanom Airport, Sakon Nakhon Airport, Surat Thani Airport, Roi Et Airport, and Buriram Airport have been measured and recorded statistically.

ซึ่งจะทำการประเมินผลโดยมีเกณฑ์การพิจารณาตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยความแม่นยำของระบบอ้างอิงที่ใช้สำหรับการบินทดสอบ (Position Fixing System) ต้องมี Error Budget อยู่ภายใน 1/5 ของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ทำการบินทดสอบ ในกรณีของการบินทดสอบระบบไฟนำร่อน PAPI คำนวณแล้วพบว่าค่า Error Budget ที่ยอมรับได้จะต้องอยู่ในค่า 0.08 ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลทั้ง 6 สนามบิน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด สรุปได้ว่าอุปกรณ์ DGPS สามารถนำมาใช้งานบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) ได้

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

ตั้งแต่ พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน

รูปแบบการดำเนินงาน

เนื่องจากการให้บริการบินทดสอบของ บวท. ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. การนำอุปกรณ์ DGPS มาใช้งานแทนกล้อง Theodolite สำหรับการบินทดสอบระบบไฟนำร่อน PAPI จึงจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจาก กพท. ก่อน เพื่อทดสอบความแม่นยำ และความเที่ยงตรงในการวัดมุมของอุปกรณ์ DGPS โดยการเปรียบเทียบกับการใช้กล้อง และทำการทดสอบด้วยวิธีการบินแบบ Level Run เปรียบเทียบกับการบินแบบ Low Approach เพื่อนำข้อมูลมาใช้สำหรับการจัดทำวิธีปฏิบัติการบินทดสอบที่เหมาะสม และนำวิธีปฏิบัติดังกล่าวระบุลงในคู่มือปฏิบัติงานบินทดสอบ เพื่อนำมาใช้งานอย่างเป็นทางการต่อไป

ผลการปฏิบัติงาน

เมื่อพิจารณาค่า Mean ของผลต่างระหว่างการใช้กล้อง Theodolite และ อุปกรณ์ DGPS ของทั้ง 6 สนามบิน พบว่ามีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 0.01 และสูงสุด 0.07 ซึ่งสามารถนำมาแปลความหมายได้ว่าอุปกรณ์ DGPS เมื่อนำมาใช้เป็น Position Fixing System สำหรับการบินทดสอบระบบไฟนำร่อน PAPI มีความแม่นยำอยู่ภายใน Acceptable Error Budget ที่คำนวณได้ คือ น้อยกว่า 0.08 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) อยู่ในช่วงระหว่าง 0.01 ถึง 0.05 ซึ่งพิจารณาได้ว่ามีผลการวัดที่มีความใกล้เคียงกันสูง จากผลการคำนวณดังกล่าว จึงสรุปได้ว่าอุปกรณ์ DGPS มีความสามารถในการนำมาใช้เป็นระบบ Position Fixing System ให้กับระบบ FIS เพื่อใช้ในการบินทดสอบได้ตามเกณฑ์ที่ ICAO กำหนด ทั้งนี้ กพท. ได้เห็นชอบวิธีปฏิบัติการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) เรียบร้อยแล้ว

The outcomes were assessed in accordance with ICAO guidelines, which require the position fixing system's accuracy to have an error budget that is lower than one-fifth. It has been determined after PAPI flight testing that the acceptable error budget value has to fall within 0.08. In this regard, it was found that the figures fell inside the predetermined criterion after gathering data from all six of the aforementioned airports. To sum up, DGPS equipment can be utilized as a visual aid technology for instrument flight procedures.

Duration

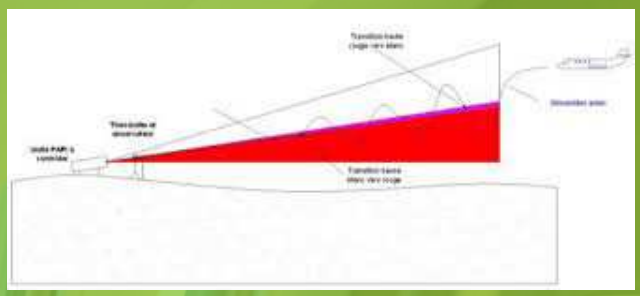
The process has been ongoing since 2020.

Work processes

Since flight testing of AEROTHAI is conducted under CAAT's supervision, the use of DGPS equipment instead of theodolites for flight testing of PAPIs to facilitate air navigation requires CAAT approval. The accuracy of the angle measurement made by the DGPS equipment and that made by the theodolite for both the level run and low approach flights must be calculated and compared and the acquired information is used for developing appropriate instrument flight procedures to prepare its manual for official use in the future.

Operational results

When comparing the usage of theodolite and DGPS equipment at all six of the aforementioned airports, the lowest and highest mean values were 0.01 and 0.07, respectively. This indicates that the DGPS equipment's accuracy was within the acceptable error budget, that is, less than 0.08, when it was utilized as a position fixing system for flight testing of the PAPI. Moreover, the SD values ranged between 0.01 and 0.05, suggesting that the measurements from theodolite and DGPS equipment were quite similar. According to the ICAO's requirements, it may be deduced that DGPS equipment can be employed as a position fixing system for flight testing. Thus, CAAT has formally certified the usage of DGPS equipment as visual aids in instrument flight procedures.



รูปแบบวิธีการบินทดสอบ PAPI
PAPI flight testing method

การใช้งานกล้อง Theodolite (แบบเดิม)
Use of the theodolite for flight testing
(conventional manual technique)

การใช้งานอุปกรณ์ DGPS และระบบประมวลผลบนเครื่องบิน
Use of DGPS equipment together with aircraft processing systems

4. การสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ประจำปี 2565

วัตถุประสงค์

1. เพื่อแจ้งและประชาสัมพันธ์ถึงแผนการตรวจติดตามการดำเนินการของสถาบันฝึกอบรมด้านการบินในปีถัดไปรวมถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสถาบันฝึกอบรมด้านการบินประเภทต่าง ๆ เพื่อสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามระเบียบประกาศและมาตรฐานอื่น ๆ ที่ กพท. กำหนด

2. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในด้านการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมในสถาบันฝึกอบรมฯ ได้อย่างถูกต้อง ถึงพร้อมในด้านคุณสมบัติ ความรู้ ทักษะ และทัศนคติ รวมถึงรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และปัญหาต่าง ๆ ของการดำเนินการฝึกอบรมด้านการบิน เพื่อสร้างการรับรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับในระดับมาตรฐานสากล จึงจำเป็นที่จะต้องแก้ไขจุดอ่อนควบคู่ไปกับการพัฒนาคุณภาพของสถาบันฝึกอบรมด้านการบินประเภทต่าง ๆ ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนามาตรฐานของบุคลากรและหลักสูตรการฝึกอบรมในสถาบันฝึกอบรมให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนนั้นอาจมาจากบุคลากรในสถาบันยังไม่มีความเข้าใจหรือยังไม่เห็นภาพที่ชัดเจนเพียงพอ และยากต่อการนำไปปฏิบัติได้ครบถ้วนถูกต้องและต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิผล จึงต้องมีการดำเนินการให้มีบุคลากรและหลักสูตรฝึกอบรมเป็นที่ยอมรับและเกิดความเชื่อมั่นในมาตรฐานตามความคาดหวังของต่างชาติ เพื่อเกิดการยอมรับในศักยภาพระดับสากล โดยนำกลไกการกำกับดูแล การตรวจติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับการดำเนินงานของสถาบันฝึกอบรมไปสู่มาตรฐานที่สูงขึ้น ทำให้เกิดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย (Safety) เพื่อส่งเสริมและวางรากฐานด้านความปลอดภัย (Safety) เป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศและมุ่งสู่ผู้พิทักษ์มาตรฐาน (Standard Assurer) อย่างยั่งยืน ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคต่อไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

ดำเนินการจัดสัมมนาเป็นเวลา 2 วัน คือระหว่างวันที่ 8-9 เดือนธันวาคม 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

จัดในรูปแบบการสัมมนาโดยมีผู้เข้าร่วมในการสัมมนาประมาณ 150 คน โดยจัดการสัมมนาขึ้นที่สถาบันการบินพลเรือน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ในระหว่างวันที่ 8-9 ธันวาคม 2565 นำโดยผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่และผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาได้ให้ความรู้และชี้แจงแนวทาง

4. The Aviation Training Organizations Seminar for the year 2022 (ATO Seminar 2022)

Objectives

1. To inform and disseminate plans for monitoring the operations and regulations of the aviation training organizations in the next year so that they can effectively perform their duties in accordance with regulations, notifications, and other standards as stipulated by CAAT.

2. To enhance knowledge and understanding in developing courses of these aviation training organizations to meet their competency, knowledge, ability, and attitude requirements as well as listen to the views, ideas, and other shortcomings in conducting aviation training to achieve correct perceptions about the aviation field of discipline.

CAAT is in charge of overseeing, managing, promoting, and developing the civil aviation business to meet efficiency and acceptability criteria at international standards. Therefore, it is necessary to address flaws in order to improve the quality of the aviation training organizations in many respects. A major factor that impacts the development of personnel and courses at these organizations to fully meet international standards is their lack of understanding in various procedures, which makes it difficult for them to carry out their duties correctly and effectively. As a result, it is imperative to upgrade personnel capacity and training courses to acceptable standards, meet foreign expectations, and achieve international recognition. To raise the caliber of activities at the aviation training organizations, constant oversight and monitoring are needed to lay the groundwork for their safety goals to be accepted in the international aviation industry and achieve CAAT's vision of being a standard assurer.

Duration

The seminar was held for two days from 8 to 9 December 2022.

Work processes

The seminar was held on 8 and 9 December 2022, with 150 participants at the Civil Aviation Training Center in Bangkok's Chatuchak District. CAAT's Manager of the Personnel Licensing Department and other experts in different aviation domains were invited to provide knowledge and clarify CAAT guidelines that adopt the Thailand Civil Aviation

ที่ กพท. จะนำ Thailand Civil Aviation Regulations (TCAR) ในส่วนของ Personnel Licensing (PEL) ที่เป็นทิศทางและมาตรฐานในอนาคตมาบังคับใช้ และได้ชี้แจงถึงกฎหมาย คู่มือ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแนวทางในการดำเนินการตรวจสอบ ปัญหาและอุปสรรคที่จะพบในการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากทุกประเภทของสถาบันฝึกอบรมได้ซักถามและแสดงข้อคิดเห็นได้อย่างเต็มที่

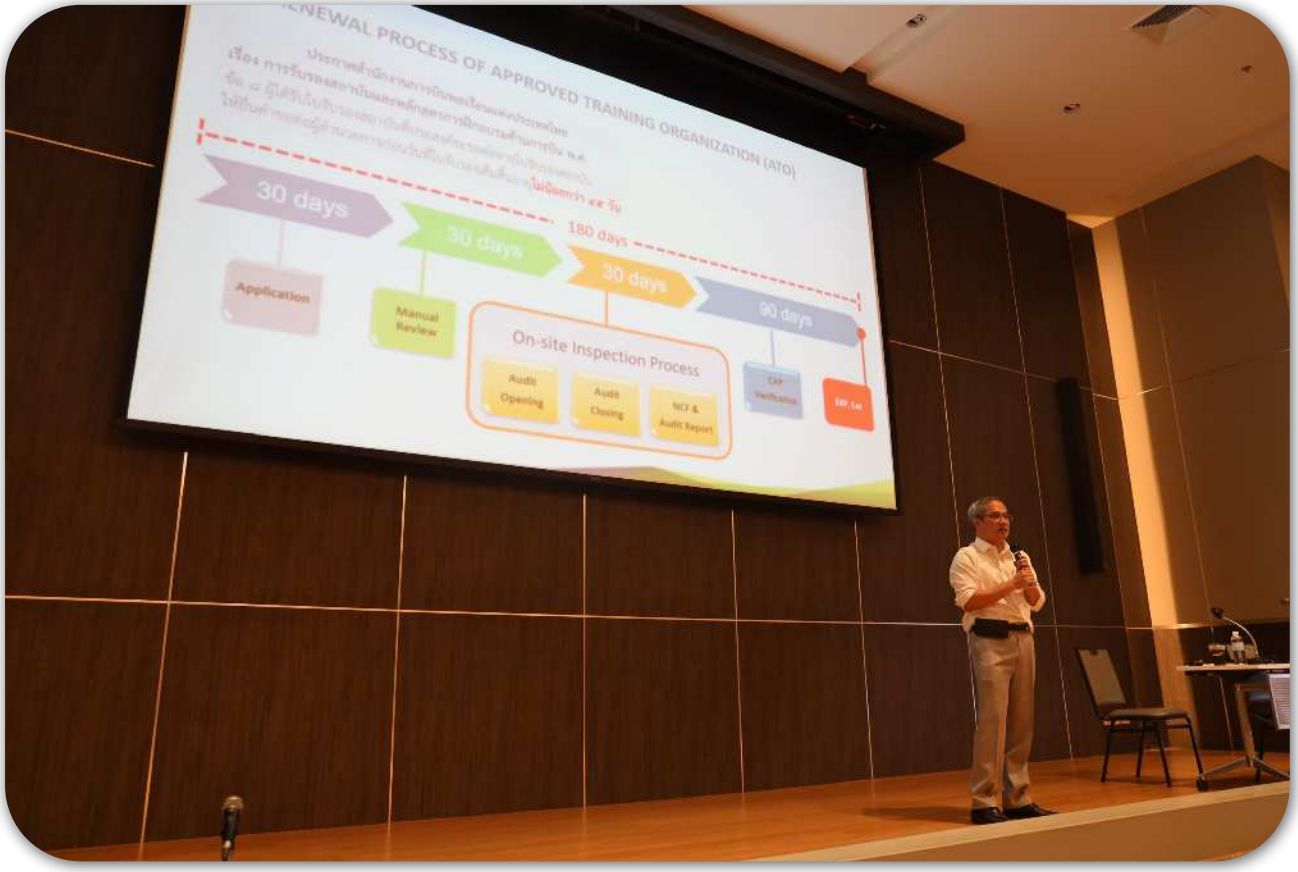
ผลการปฏิบัติงาน

ภาพรวมจากการจัดการสัมมนาต่อเนื่องเป็นเวลา 2 วัน ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและได้รับความรู้จากผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาและมีความเข้าใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสถาบันฝึกอบรมด้านการบินประเภทต่าง ๆ มากขึ้น จากการตรวจติดตามการปฏิบัติงานของสถาบันฝึกอบรมหลังการสัมมนาผ่านไปแล้วระยะหนึ่ง พบว่าสถาบันฝึกอบรมฯ สามารถนำความรู้จากการสัมมนาไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรม รวมทั้งปฏิบัติงานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

Regulations (TCARs) in terms of personnel licensing; they will serve as the future direction for and standards in Thai civil aviation. Additionally, they discussed relevant legislation, manuals, and instructions for conducting inspections and addressing constraints in compliance with the recent civil aviation regulations. Participants, who were from different aviation training organizations, were allowed to express their thoughts transparently and to ask questions.

Operational results

Participants at the two-day seminar shared their thoughts and learned from experts in the aviation field so that they better understood the numerous regulations related to aviation training organizations. In addition, it was found through monitoring of these organizations' operations following the seminar that they could apply the knowledge gained from the seminar to improve their training courses more effectively.


RENEWAL PROCESS OF APPROVED TRAINING ORGANIZATION (ATO)
30 days
30 days
180 days
30 days
90 days
Application
Manual Review
On-site Inspection Process
Audit Opening
Audit Closing
NCF & Audit Report
CAP Verification
EIP. Cal

CAAT

บรรยากาศการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นของผู้ได้รับใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ประจำปี 2565
Seminar on feedback from recipients of aviation training organization licenses for the year 2022

ด้าน Economic

Economic

ด้าน Economic

1. รายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด ประจำปี 2564 ตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

วัตถุประสงค์

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ในการมุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล (Transition to Performance Based-Oriented to Achieve Global Standards) โดยมีเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal) ให้ระบบการเดินอากาศของประเทศมีสมรรถนะที่ตอบสนองความคาดหวังของประชาคมการบินในระดับที่แข่งขันได้ในทุกมิติ ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับโอกาสขยายอัตราการเติบโตได้อย่างเต็มที่ และมีเป้าประสงค์ด้าน Operational Performance ที่มุ่งพัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้าน ตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANT) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม

ประเทศไทยได้ดำเนินการตามแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และแผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Services Master Plan) โดยจัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) พ.ศ.2565-2583 เพื่อกำหนดกรอบแนวทางทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านการบริหารห้วงอากาศ การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินของประเทศ และการปรับปรุง/พัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทยให้ทันสมัยตามแนวทางพัฒนาสากล

รายละเอียดโดยสรุป

การติดตามประเมินผลการดำเนินงานของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) พ.ศ. 2565-2583 มีการกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับมหภาคและจุลภาค เพื่อวัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติในภาพรวมของประเทศ และเป็นไปตามแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และแผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Services Master Plan)

Economic

1. Reporting the result of the key performance indicators (KPIs) evaluation for the year 2021 according to the Airspace and Air Navigation Master Plan

Objectives

To transition to a performance based-oriented organization that achieves international standards, CAAT has set a strategic plan with a goal to enhance the efficiency of Thailand's air navigation system to meet the expectation of the global aviation community with competitiveness in all aspects. This will enable Thailand to fully accommodate future growth of the aviation sector. The plan also targets the operational performance that aims at developing the Thai aviation industry in order to completely respond to the expectations of stakeholders in all 11 aspects according to the ICAO's Global Air Traffic Management Operational Concept (GATMOC) and the Global Air Navigation Plan (GANP) within due time.

To comply with the GANP and the ASEAN Air Navigation Services Master Plan, CAAT has formulated the National Airspace and Air Navigation Master Plan (2022-2040) to provide an operational framework for develop national airspace and air navigation and the National Airspace Policy. The policy will serve as a major mechanism driving the air navigation management system, enhancing aviation capacity of the country, and modernizing the national airspace and air navigation systems.

Summary

In monitoring and assessing the performance according to the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022-2040, macro- and micro-level targets and indicators were set to evaluate outcome of airspace and air navigation system development in line with the master plan, the Global Air navigation Plan (GANP), and the ASEAN Air Navigation Services Master Plan.

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

- ใช้ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม 2564
- รวบรวมข้อมูลภายในเดือนมิถุนายน 2565
- ดำเนินการประมวลผลเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2565
- รายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดเดือนสิงหาคม 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

- ประชุมหารือแนวทางในการจัดเก็บและประมวลผลตัวชี้วัดตามแผนการเดินอากาศสากลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปแนวทางในการจัดเก็บตัวชี้วัดทั้ง 19 ข้อ โดยกำหนดระยะเวลาในการนำส่งข้อมูลให้กับ กพท. ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
- ดำเนินการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดตามแผนฯ ทั้ง 19 ข้อ จากผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- เมื่อได้รับข้อมูลตามแต่ละตัวชี้วัดมาแล้วนั้น กพท. จะต้องตรวจสอบและแก้ไขรายการข้อมูลที่ไม่ถูกต้องออกไปจากชุดข้อมูล เรียบเรียง จัดทำให้อยู่ในรูปแบบที่ต้องการ และการจัดทำฐานข้อมูล
- นำข้อมูลจากฐานข้อมูลมาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละตัวชี้วัด
- รายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด โดยจัดทำรายงานตัวชี้วัดระดับมหภาค จุลภาค ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนการเดินอากาศสากล รวมถึงตัวชี้วัดของแผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน

ผลการปฏิบัติงาน

จากการรวบรวมจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลตัวชี้วัดตามแผนการเดินอากาศสากล สามารถแบ่งตัวชี้วัดออกเป็น 2 ระดับ คือ ตัวชี้วัดระดับมหภาคและตัวชี้วัดระดับจุลภาค

- **ตัวชี้วัดระดับมหภาค** แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้าน Capacity

ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR

ผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด

ตามโครงสร้างห้วงอากาศเขตเส้นทางบินของประเทศไทยปัจจุบันสามารถรองรับเที่ยวบินได้ไม่น้อยกว่า 900,000 เที่ยวบิน แต่ไม่สามารถรองรับ 1.2 ล้านเที่ยวบินได้

2. ด้าน Efficiency

ประสิทธิภาพของการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานที่ปฏิบัติการบินใน Bangkok FIR

ผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด

ไม่สามารถวัดตามค่าเป้าหมายที่กำหนดได้ (ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานต่อปริมาณการขนส่งรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.21 ซึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19))

3. ด้าน Civil-Military Corporations

การกำหนดรูปแบบและการจัดการห้วงอากาศตามแนวคิด Flexible Use of Airspace (FUA)

Duration

- The KPI data used were based on the performance from January to December 2021.
- The data were completely collected in June 2022.
- The data were processed during June and July 2022.
- The result was reported in August 2022.

Work processes

- CAAT held a meeting with relevant agencies to discuss the means to collect and process data of 19 indicators in line with the GANP. Timeframe was set for these agencies to collect and submit data to CAAT.
- CAAT compiled and saved the data received from the air navigation service providers, airport operators and air operating license holders.
- After receiving data of each indicator, CAAT conducted inspection and corrected or removed incorrect information. Then the data were formatted to create a database.
- The data from the database were analyzed according to the objectives of each indicator.
- CAAT then prepared a report on the macro- and micro-level KPIs according to the objectives of the GANP as well as the KPIs specified by the ASEAN Air Navigation Services Master Plan.

Operational results

The KPI data that were compiled and processed according to the GANP were divided into the macro- and micro-level KPIs.

- **The macro-level KPIs** were classified into three groups.

1. Capacity Indicators

The number of flights the national airspace and air navigation system can accommodate in a specified duration within the Bangkok Flight Information Region (Bangkok FIR).

Collected Data

Thailand's airspace structure for flight routes could accommodate more than 900,000 flights with maximum capacity of less than 1.2 million flights.

2. Efficiency Indicators

Fuel consumption efficiency of aircraft that operate in the Bangkok FIR.

Collected data

The target value could not be measured. The efficiency of aircraft's fuel consumption per air transport volume increased by 10.21% owing to the post-epidemic recovery of the aviation industry.

3. Civil-Military Corporation Indicators

Management and allocation of the national airspace in line with the Flexible Use of Airspace (FUA concept).

ผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด

พิจารณากระบวนการยื่นขอใบรับรองศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศในขั้นตอนที่ 4 เสร็จเรียบร้อยแล้ว

- **ตัวชี้วัดระดับจุลภาค** แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้าน Capacity

1.1 KPI06: En-route airspace capacity (ตัวชี้วัดค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในห้วงอากาศเขตเส้นทางบิน)

ประเทศไทยโดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศเขตเส้นทางบินมีการแบ่งห้วงอากาศเขตเส้นทางบินออกเป็นทั้งหมด 12 เขต ดังนี้

Collected Data

The fourth step of the consideration on certifying the Airspace Management Cell (AMC) was completed.

- **The micro-level KPIs** were classified into three groups.

1. Capacity Indicators

1.1 KPI06: En-route airspace capacity (The maximum volume of traffic an airspace volume will safely accept under normal conditions in a given time period.)

The Aeronautical Radio of Thailand Company Limited (AEROTHAI) had divided the national airspace system into the following 12 flight route regions.

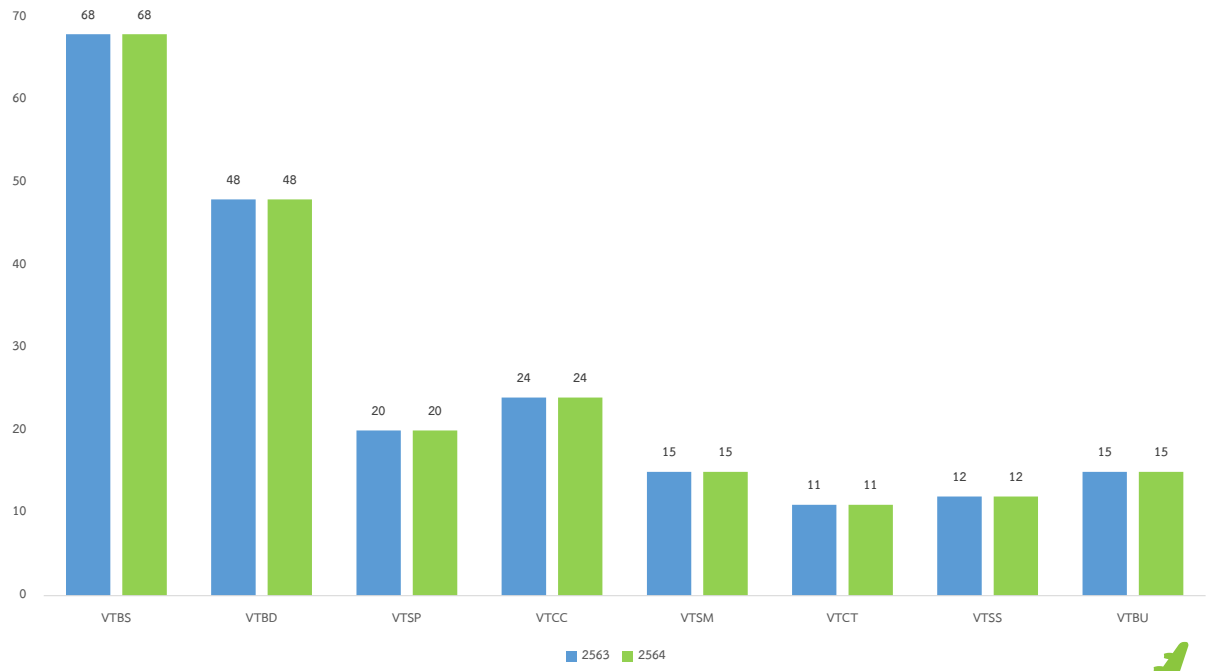
ACC Sector	จำนวนเที่ยวบินที่เข้าสู่ห้วงอากาศ ในระยะเวลา 1 ชั่วโมง Number of flights entering the airspace system with in one hour
	กรณีสภาพอากาศปกติ Under normal conditions
1N	48
2N	42
3N	38
4N	33
5N	45
6N	38
1S	43
2S	48
3S	48
4S	30
5S	38
6S	48

1.2 KPI09: Airport peak capacity (ตัวชี้วัดค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน)

จำนวนเที่ยวบินสูงสุดต่อชั่วโมง ณ ท่าอากาศยานระดับ 2 และระดับ 3 พบว่าจำนวนเที่ยวบินของปี 2564 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากปี 2563 ทั้งนี้ ยังขาดข้อมูลของท่าอากาศยานระดับ 2 ที่อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานกระบี่ เนื่องจากยังไม่มีการประกาศค่าขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

1.2 KPI09: Airport peak capacity (The highest number of operations an airport can accept in a one-hour time frame.)

In 2021, the highest numbers of flights per hour at Level 2 and Level 3 airports did not differ from those in 2020. However, the assessment did not include the information of Krabi Airport (a Level 2 airport under the supervision of the Department of Airports) because the airport's capacity had not been declared yet.



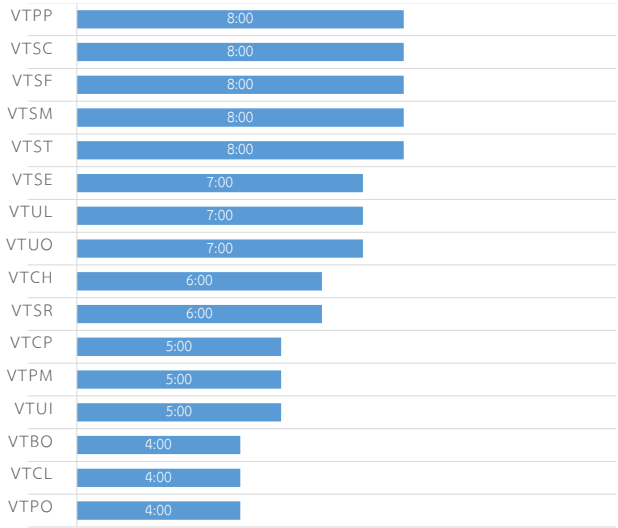
2. ด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

2.1 KPI01: Departure punctuality (ตัวชี้วัดค่าขีดความสามารถในการเริ่มทำการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนด)

ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยของเที่ยวบินที่สามารถปฏิบัติการบินได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดคิดเป็นร้อยละ 94

2.2 KPI02: Taxi-out additional time (ตัวชี้วัดค่าระยะเวลาบนทางขับ (Taxiway) ในการนำเครื่องเข้าสู่ทางวิ่งสำหรับเที่ยวบินขาออก)

สำหรับปี 2564 ผลการประเมินจะแสดงผลเพียงค่าเฉลี่ยของระยะเวลาบนทางขับ เนื่องจาก กพท. อยู่ระหว่างการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดค่าเวลาอ้างอิงบนทางขับสำหรับท่าอากาศยานที่ไม่มีการประกาศค่าเวลาอ้างอิงบนทางขับ



2.3 KPI03: ATFM slot adherence (ตัวชี้วัดค่าความสามารถในการนำอากาศยานขึ้นจากทางวิ่งสำหรับเที่ยวบินขาออกได้ตาม ATFM Slot ที่กำหนด)

สำหรับปี 2564 มีการดำเนินการออกมาตรการการจัดการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานสกลนคร เฉพาะในเดือนกันยายน 2564 สาเหตุมาจากการจำกัดปริมาณเที่ยวบินที่สนามบินปลายทาง (PA83)

2.4 KPI04: Filed flight plan en-route extension (ตัวชี้วัดระยะทางส่วนเกินตามแผนการบินเทียบกับระยะทางตามอุดมคติ)

สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานทางภาคใต้ของประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินจากค่าเฉลี่ยระยะทางที่คำนวณจากแผนการบินสูงกว่าเส้นทางบินไปยังภาคอื่น ๆ ของประเทศไทย ทั้งนี้ ในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินผ่านประเทศไทย ไม่มีนัยสำคัญต่อตัวชี้วัดข้างต้น

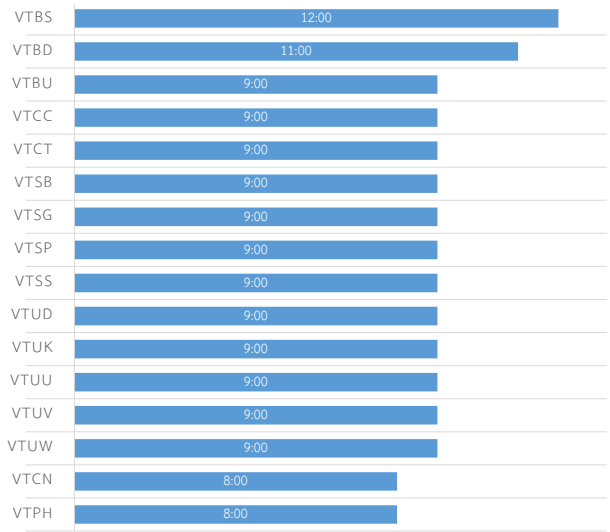
2. Efficiency Indicators

2.1 KPI01: Departure punctuality (Percentage of flights departing from the gate on-time compared to schedule.)

In 2021, the percentage of flights that made punctual departures was 94% on average.

2.2 KPI02: Taxi-out additional time (Difference between actual taxi-out time and an unimpeded/reference taxi-out time.)

The result of the assessment for the year 2021 showed the average taxi-out time only because CAAT was consulting with relevant agencies to determine an unimpeded reference taxi-out time for the airports that the reference time had not been declared.



2.3 KPI03 : ATFM slot adherence (Percentage of flights taking off within their assigned ATFM slot.)

In 2021, measures for air traffic flow management (ATFM) were implemented at Hat Yai Airport, Chiang Mai Airport and Sakon Nakhon Airport in September only due to flight limitation at the destination airports.

2.4 KPI04: Filed flight plan en-route extension (Flight planned en-route distance compared to a reference ideal trajectory distance.)

The average flight plan en-route extension of domestic flight routes from Suvarnabhumi Airport and Don Mueang Airport to the airports in the southern region was higher than that of the flight routes to the airports in other parts of the country. Flight planned en-route extension of international flights routes — be they from or passing Thailand — did not have significant implications on the KPI.

Sector		ปริมาณเที่ยวบิน Number of flights	ค่าเฉลี่ยระยะทางที่คำนวณจากแผนการบิน Average flight planned en-route distance	ค่าเฉลี่ยระยะทางที่อ้างอิงตามอุดมคติ Reference ideal trajectory distance	ค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินตามแผนการบิน Average flight plan en-route extension	ร้อยละของค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินตามแผนการบิน Percentage of flight plan en-route extension
Index	City Pair					
1	VTBD-VTUD	1482	118.46	109.70	8.76	7.99%
2	VTSP-VTBS	4133	255.76	237.12	18.64	7.86%
3	VTSF-VTBD	1675	196.20	185.95	10.25	5.51%
4	VTBS-VTSP	4242	236.63	225.02	11.61	5.16%
5	VTUD-VTBD	1463	115.00	110.15	4.85	4.40%

2.5 KPI05: Actual en-route extension (ตัวชี้วัดระยะทางส่วนเกินของการปฏิบัติการบินในสถานการณ์จริงเทียบกับระยะทางตามอุดมคติ)

สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศทางภาคใต้ของประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินจากค่าเฉลี่ยระยะทางที่คำนวณจาก Surveillance Data สูงกว่าเส้นทางบินไปยังภาคอื่น ๆ ของประเทศไทย ทั้งนี้ ในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินผ่านประเทศไทยไม่มีนัยสำคัญต่อตัวชี้วัดข้างต้น

2.5 KPI05: Actual en-route extension (Actual en-route distance flown compared to a reference ideal distance.)

The average flight plan en-route extension of domestic flight routes from Suvarnabhumi Airport and Don Mueang Airport to the airports in the southern region which was derived from surveillance data was higher than that of the flight routes to the airports in other parts of the country. Flight planned en-route extension of international flights routes — be they from or passing Thailand — did not have significant implications on the KPI.

Sector		ปริมาณเที่ยวบิน Number of flights	ค่าเฉลี่ยระยะทางที่คำนวณจาก Surveillance Data Average actual en-route distance derived from surveillance data	ค่าเฉลี่ยระยะทางที่อ้างอิงตามอุดมคติ Reference ideal trajectory distance	ค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินตามแผนการบิน (KPI04) Average planned en-route extension (KPI04)	ค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินที่บินจริง Average actual en-route distance	ร้อยละของค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินที่บินจริง Percentage of actual en-route extension
Top X Domestic Route*							
Index	City Pair						
1	VTUD-VTBD	1442	117.74	110.87	4.85	6.87	6.20%
2	VTBD-VTUD	1450	111.77	108.13	8.76	3.64	3.37%
3	VTBS-VTSP	4050	233.84	226.90	11.61	6.94	3.06%
4	VTSP-VTBS	4147	232.96	226.09	18.64	6.87	3.04%
5	VTSP-VTBD	2341	240.41	233.92	7.04	6.49	2.77%

2.6 KPI07: En-route ATFM delay (ตัวชี้วัดความล่าช้าในการปฏิบัติการบินที่เกิดจากการดำเนินการตามมาตรการการจัดการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ ในห้วงอากาศเขตเส้นทางบิน)

สำหรับปี 2564 ไม่มีการออกมาตรการ ATFM ประเภท Ground delay program สำหรับห้วงอากาศของประเทศไทย เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

2.7 KPI08: Additional time in terminal airspace (ค่าตัวชี้วัดเวลาส่วนเกินที่ใช้ในพื้นที่ห้วงอากาศเขตประชิดสนามบิน)

ค่าเฉลี่ยของ Additional time in terminal airspace ในปี 2564 แยกตาม TMA ได้ดังนี้

2.6 KPI07: En-route ATFM delay (ATFM delay attributed to flow restrictions in a given en-route airspace volume.)

In 2021, CAAT did not impose a ground delay program for Thai airspace due to the COVID-19 pandemic situation.

2.7 KPI08: Additional time in terminal airspace (Actual terminal airspace transit time compared to an unimpeded time.)

The average additional times in terminal airspace by the terminal manoeuvring area (TMA) in 2021 are shown in the table below.

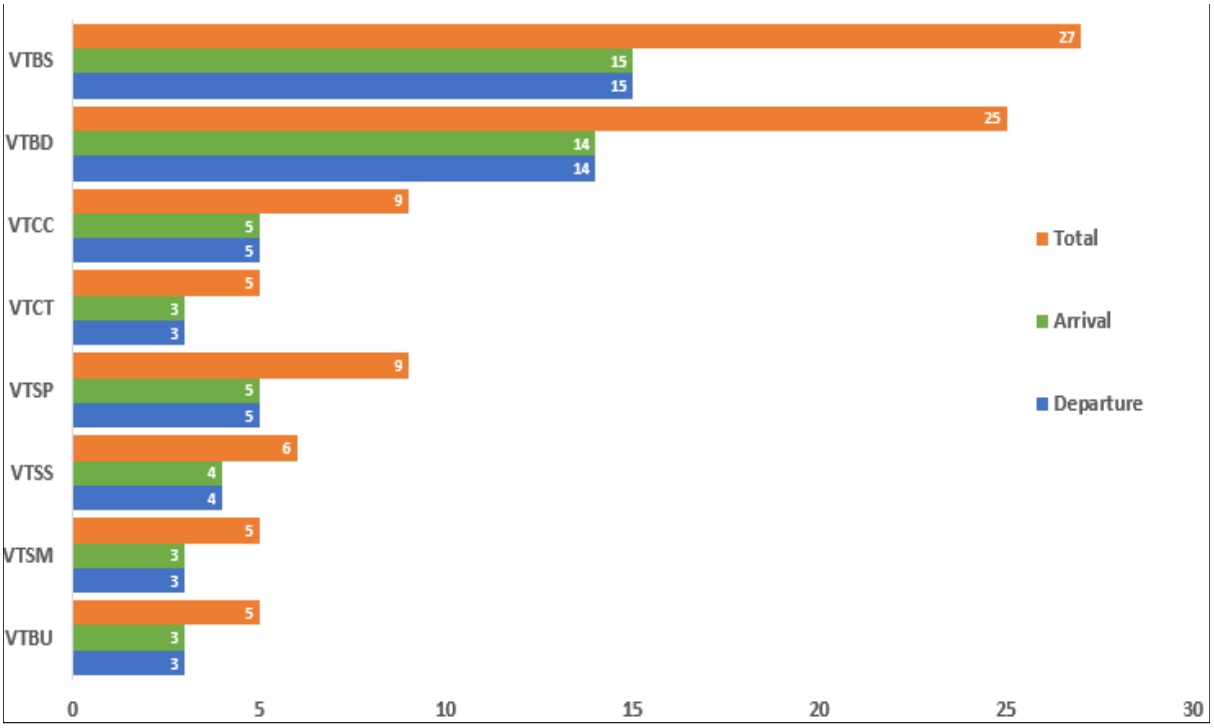
TMA	AIRPORT	ค่าเฉลี่ยของเวลาส่วนเกินที่ใช้วนพื้นที่ห้วงอากาศเขตประชิดสนามบิน (นาที : วินาที) En-route ATFM delay (Minute:Second)
Bangkok	VTBS	0:15
	VTBD	1:15
Chiang Mai	VTCC	0:27
Phuket	VTSP	0:21

2.8 KPI10: Airport peak throughput (จำนวนเที่ยวบินที่ได้บินจริง ณ ท่าอากาศยานในช่วงเวลาหนึ่ง)

เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินที่บินได้จริงไม่สอดคล้องกับค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ

2.8 KPI10: Airport peak throughput (Actual hourly number of flight operations recorded at an airport.)

Due to the COVID-19 pandemic, the actual numbers of flights recorded did not correspond with the air traffic volume capacity.

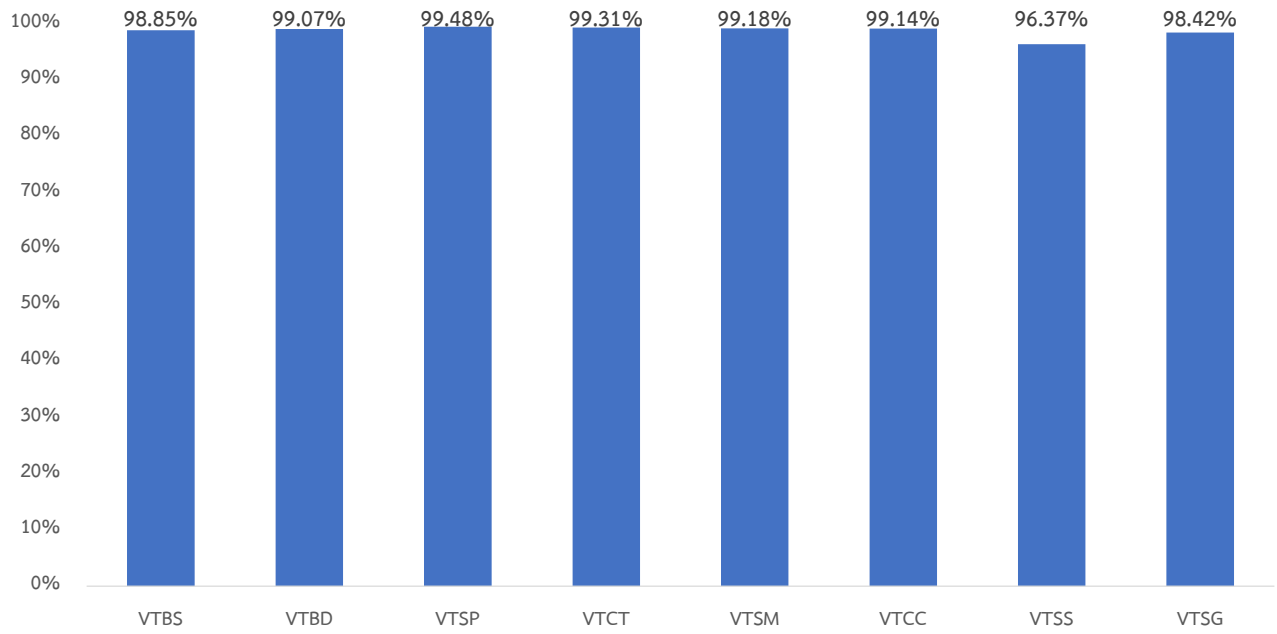


2.9 KPI11: Airport throughput efficiency (ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยาน)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้ปริมาณเที่ยวบินน้อย ส่งผลให้การประเมินประสิทธิภาพความสามารถของการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยาน ในปี 2564 ไม่สะท้อนความเป็นจริง

2.9 KPI11: Airport throughput efficiency (Operational efficiency compared to capacity or demand at an airport.)

Due to the COVID-19 pandemic, there were few flights in 2021. As such, the assessment of operational efficiency at the airport did not reflect the true performance.



2.10 KPI12: Airport/Terminal ATFM delay (ตัวชี้วัดค่าความล่าช้า ณ ท่าอากาศยานหรือเขตประชิดสนามบิน ที่เกิดจากมาตรการการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (ATFM))

ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นเพียงท่าอากาศยานเดียวที่ได้รับบริการมาตรการ ATFM ประเภท Ground delay program (GDP Airport) ในเดือนกันยายน 2564 โดยมีปริมาณเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการ ATFM จำนวน 10 เที่ยวบิน และมีค่าเฉลี่ยของระยะเวลาที่ล่าช้าต่อเที่ยวบินที่ได้รับมาตรการ ATFM 24.6 นาที/เที่ยวบิน

2.11 KPI13: Taxi-In additional time (ตัวชี้วัดค่าระยะเวลาส่วนเกินบนทางขับ (Taxiway) ในการนำเครื่องเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า)

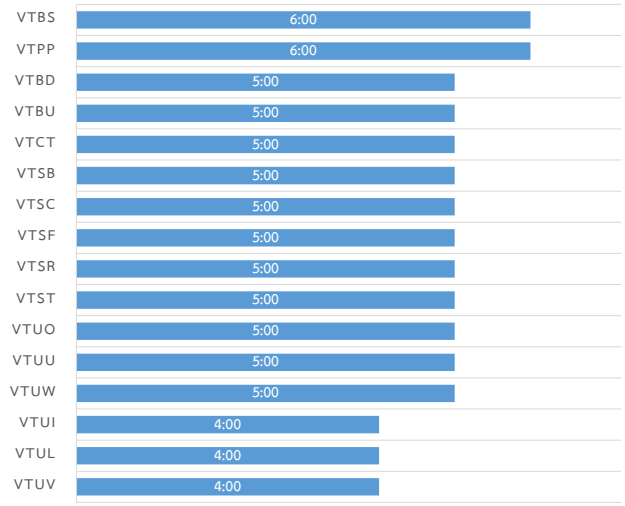
สำหรับปี 2564 ผลการประเมินจะแสดงผลเพียงค่าเฉลี่ยของระยะเวลาบนทางขับ เนื่องจาก กพท. อยู่ระหว่างการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดค่าเวลาอ้างอิงบนทางขับสำหรับท่าอากาศยานที่ไม่มีการประกาศค่าเวลาอ้างอิงบนทางขับ

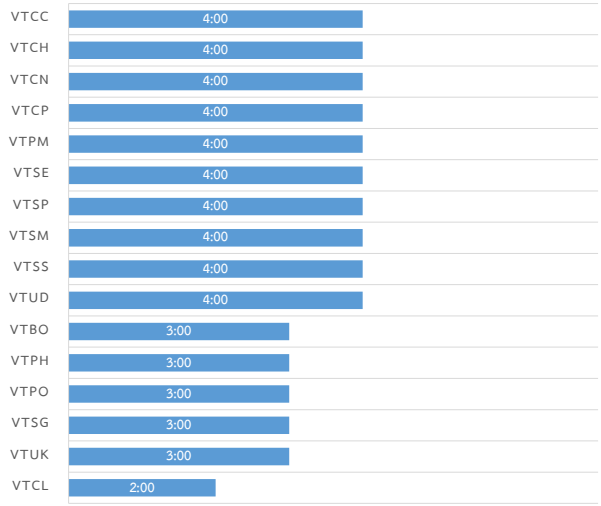
2.10 KPI12: Airport/Terminal ATFM delay (ATFM delay attributed to arrival flow restrictions at a given airport and/or associated terminal airspace volume.)

Don Mueang Airport was the only airport on which the ground delay program (GDP Airport) was imposed in September 2021. There were 10 flights that were affected by the ATFM measure and the average of the delay time was 24.6 minutes per flight.

2.11 KPI13: Taxi-In additional time (Actual taxi-in time compared to a reference taxi-in time.)

The result of the assessment for the year 2021 showed the average taxi-in time only because CAAT was consulting with relevant agencies to determine an unimpeded reference taxi-in time for the airports that the reference time had not been declared.





2.12 KPI14: Arrival punctuality (ตัวชี้วัดค่าขีดความสามารถในการสิ้นสุดการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนด เข้าจอดที่หลุมจอดอากาศยาน (Chock-on))

ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยของเที่ยวบินที่สามารถปฏิบัติการได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอยู่ที่ร้อยละ 92

2.13 KPI15: Flight time variability (การผันแปรของระยะเวลาการบินเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย)

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเที่ยวบินในปี 2564 จาก 20 คู่เมืองที่มีปริมาณเที่ยวบินสูงที่สุด (KPI04) พบว่า เส้นทางบินภูเก็ต-ดอนเมือง (VTSP-VTBD) เป็นเส้นทางที่มีค่าความผันแปรของระยะเวลาปฏิบัติการบินสูงที่สุด และเส้นทางบินหาดใหญ่-กรุงเทพฯ (VTSS-VTBS) เป็นเส้นทางที่มีค่าความผันแปรของระยะเวลาปฏิบัติการบินต่ำที่สุด

2.14 KPI16: Additional fuel burn (ตัวชี้วัดความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง)

ในปี 2564 พบว่าเส้นทางบินที่มีปริมาณความสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงมากที่สุดคือเส้นทางบินกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ (VTBS-VTSS) โดยมีอัตราความสิ้นเปลืองเฉลี่ยอยู่ที่ 3,124 กิโลกรัม โดยใช้ค่าประมาณการจากแบบเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow Body) คือ Airbus A320 และ Boeing B737

3. ด้านการตอบสนองความต้องการด้านพลเรือนและความมั่นคง (Civil-Military Corporations)

3.1 ความสำเร็จของการปฏิบัติภารกิจที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ

ข้อมูลที่ได้รับมาจากศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (AMC) รายงานผลผ่านทางบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พบว่าจำนวนภารกิจที่ต้องมีการสงวนการใช้งานห้วงอากาศที่สามารถปฏิบัติได้จริง ภายใต้ปัจจัยด้านบริหารจัดการห้วงอากาศ ในปี 2564 มีค่าความสำเร็จของการปฏิบัติภารกิจที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ คิดเป็นร้อยละ 98.97

2.12 KPI14: Arrival punctuality (Percentage of flights arriving at the gate on-time compared to schedule.)

The percentage of flights arriving at the gate on-time in 2021 was 92%.

2.13 KPI15: Flight time variability (Distribution of the flight duration around the average value.)

According to data on the top 20 airport-pairs with highest flight numbers (KPI104) in 2021, the Phuket—Don Mueang (VTSP—VTBD) route had the highest flight time variability and the Hat Yai—Bangkok (VTSS—VTBS) route had the lowest flight time variability.

2.14 KPI16: Additional fuel burn (Additional fuel consumption.)

In 2021, the flight route for which the aircraft consumed the highest volume of fuel was the Hat Yai—Bangkok (VTSS—VTBS) route, with the fuel consumption by narrow-body aircraft (Airbus A320 and Boeing B737) being at 3,124 kilograms per flight.

3. (Civil-Military Corporations)

3.1 Success in the operations that required airspace reservation

According to the data reported by the Airspace Management Center (AMC) via the AEROTHAI, the percentage of success of the operations that required airspace reservation in 2021 was 98.97%.

3.2 อัตราการออกแผนใช้งานห้วงอากาศล่วงหน้า (AUP)

ไม่สามารถรายงานผลได้ เนื่องจากไม่มีการจัดเก็บข้อมูลการออกแผนการใช้งานห้วงอากาศ ในปี 2564 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะเริ่มทำการเก็บข้อมูลในปี 2565 และรายงานผลในปี 2566

3.3 ประสิทธิภาพการใช้ห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้

ข้อมูลที่ได้รับมาจากศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (AMC) รายงานผลผ่านทางบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รายงานประสิทธิภาพของการใช้งานห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้ ดังนี้

3.3.1 จำนวนภารกิจที่มีการสงวนการใช้งานห้วงอากาศ 1,610 ภารกิจ

3.3.2 ระยะเวลาเริ่มสงวนการใช้ห้วงอากาศ (Activation) จนถึงเวลายุติการใช้งานห้วงอากาศ (Deactivation) ตามแผน AUP 140,692 นาที

3.3.3 ระยะเวลาเริ่มสงวนการใช้ห้วงอากาศ (Activation) จนถึงเวลายุติการใช้งานห้วงอากาศ (Deactivation) ที่ปฏิบัติจริง 124,285 นาที

3.3.4 ประสิทธิภาพของการใช้งานห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้ คำนวณได้จากค่าเฉลี่ยของผลต่างระยะเวลาการเริ่มสงวนการใช้ห้วงอากาศจนถึงเวลายุติตามแผน AUP เทียบกับการปฏิบัติจริง สำหรับปี 2564 คิดเป็น 13.3 นาที/จำนวนภารกิจ

2. โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ กพท. สามารถวัดขนาดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบิน
2. เพื่อให้ กพท. มีฐานข้อมูลและเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือเป็นไปตามมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับการดำเนินงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

รายละเอียดโดยสรุป

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งอุตสาหกรรมการบินช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั่วโลกคิดเป็นร้อยละ 3.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ของภาพรวมทั้งโลก โดยระบบบัญชีประชาชาติ (The System of National Accounts: SNA) คือ มาตรฐานสากลเกี่ยวกับวิธีการรวบรวมกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจ ภายใต้โครงสร้างของระบบบัญชีประชาชาติที่ประกอบไปด้วยบัญชีต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงกัน เพื่ออธิบายกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ซึ่งแสดงข้อมูลธุรกรรมที่เกิดขึ้นในรอบระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน

3.2 The rate of airspace use plan (AUP) issuance

The result could not be reported because there the data on AUP issuance in 2021 were not collected. The AEROTHAI will begin collecting data in 2022 and the resultwill be reported in 2023.

3.3 The reserved airspace use efficiency

The AMC reported the efficiency of reserved airspace use in 2021 via the AEROTHAI as follows:

3.3.1 There were 1,610 missions that required airspace reservation.

3.3.2 The total reservation period, from activation to deactivation, according to the AUP was 140,692 minutes

3.3.3 The total reservation period, from activation to deactivation, that was actually used was 24,285 minutes

3.3.4 The efficiency of use of reserved airspace calculated from the average difference between the total reservation period as planned and the total reservation period used was 13.3 minutes/number of missions.

2. Development of the Economics Index to Measure Economic Impact from the Aviation Industry

Objectives

1. To enable CAAT to measure the economic impact caused by the aviation industry.
2. To provide CAAT with a database and tools for studying the economic impact caused by the aviation industry in congruence with international standards and corresponding with ICAO's operations.

Summary

Aviation is an important industry that drives economic development both in Thailand and other countries. At the global level, the aviation industry contributed to 3.6% of the gross domestic product (GDP). The System of National Accounts (SNA) is the internationally agreed standard on how to compile measures of economic activity. It describes economic activities that occur in a particular period. Accordingly, The ICAO has initiated the project to create the aviation national accounts (ASA). CAAT thus conducted a study for establishing the economics index to measure economic impact arising from the aviation industry. The operators in nine domains of the aviation industry were identified: 1) commercial air transport services; 2) general aviation; 3) airport operation and services; 4) air navigation services; 5) aircraft engine and engine parts

ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ได้ริเริ่มโครงการจัดทำบัญชีประชาชาติทางด้านการบิน (ASA) กพท. จึงได้ศึกษาข้อมูลเพื่อจัดทำโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบิน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน 9 สาขา ได้แก่ 1) การให้บริการขนส่งทางอากาศ 2) การบินทั่วไป 3) กิจการท่าอากาศยาน 4) การให้บริการการเดินอากาศ 5) การผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอากาศยาน 6) สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน 7) การซ่อมบำรุงอากาศยาน 8) งานกำกับดูแลด้านการบิน 9) การให้บริการทางด้านการบินอื่น ๆ เพื่อใช้วัดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมการบินทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งให้มีฐานข้อมูลและเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามสากล

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

เริ่มดำเนินการผลิตและเผยแพร่ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564-พฤศจิกายน 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

ดำเนินการร่วมกับสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อจัดทำรายงานบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศปี 2562 จากผลการวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการบิน (Aviation I/O Table) ของประเทศไทย โดยมีหัวข้อ เนื้อหา พร้อมทั้งเรียบเรียงเนื้อหาให้มีความน่าสนใจ ทันสมัย ถูกต้อง และสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ผลการปฏิบัติงาน

ประเทศไทยมีรายงานบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศไทย ปี 2562 ซึ่งเป็นบัญชีประชาชาติด้านการบินฉบับแรกของประเทศไทย โดย กพท. ได้นำส่งรายงานฉบับดังกล่าวให้แก่ 12 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประโยชน์ ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงแรงงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สถาบันการบินพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ในขณะเดียวกัน กพท. ได้จัดทำไฟล์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับการวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการบินที่สามารถเชื่อมโยงหรือนำเข้าข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบไฟล์ไปเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของ กพท. เพื่อเผยแพร่ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่สนใจนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

manufacturing; 6) aviation training; 7) Repair, maintenance and overhaul of aircraft engine and parts; 8) aviation regulatory functions; and 9) other air transport services. This helps to measure economic activities arising directly or indirectly from the aviation industry, as well as provide a reliable database and tools congruent with international standards for studying the impact of the aviation industry on the national economic system that is reliable and in accordance with international standards.

Duration

The project was executed from August 2021 to November 2022.

Work processes

CAAT cooperated with the Chulalongkorn University Transportation Institute created the Aviation Satellite Account of Thailand 2019 based on the analysis of the Aviation Input-Output (I/O) Table of Thailand. Updated and precise information that corresponded with the current context was systematically described.

Operational results

The Aviation Satellite Account of Thailand was generated, being the first of its type in Thailand. CAAT then presented it to 10 relevant agencies for their use. These agencies were the Ministry of Transport, the Ministry of Tourism and Sports, the Ministry of Labour, the Office of Transport and Traffic Policy and Planning, the Airports of Thailand Public Company Limited, the Aeronautical Radio of Thailand Limited, the Civil Aviation Training Center, the Board of Investment of Thailand, the Office of the National Economic and Social Development Council, and the Tourism Authority of Thailand. In addition, the analysis of the Aviation I/O Table was provided on CAAT's website in the form of electronic files to facilitate utilization by related and interested people.

3. โครงการพัฒนาการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมการบินและการบินพลเรือนสัญจร (Civil Aviation Network and On-site Visiting)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสื่อสารทิศทางนโยบายและแนวทางการดำเนินงานของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

2. เพื่อบูรณาการการทำงานระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมให้เกิดประสิทธิภาพ

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เล็งเห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะอยู่ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จึงมีแนวคิดที่จะจัดกิจกรรมการประชุมร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้โครงการพัฒนาการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมการบินและการบินพลเรือนสัญจร (Civil Aviation Networking and On-site Visiting) เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและเขตปลอดอากร โครงการฯ นี้จึงช่วยการบูรณาการการทำงานระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม ให้เกิดประสิทธิภาพผ่านการสื่อสารทิศทางนโยบายและแนวทางการดำเนินงานของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม รวมถึงแลกเปลี่ยนความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายด้านการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

วันที่ 27 ตุลาคม 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

จัดประชุมเชิงปฏิบัติการและกิจกรรมแลกเปลี่ยนความเห็นเพื่อบูรณาการความร่วมมือและความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ และพัฒนาการสร้างเครือข่ายภายในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มประชุมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและเยี่ยมชมการดำเนินการในพื้นที่คลังสินค้าและเขตปลอดอากร (Free Zone) สนามบินสุวรรณภูมิ เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ดังนี้ 1. ส่งเสริมให้มีตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) พร้อมกับส่งเสริมให้ผู้ส่งออกสินค้าได้รับการรับรองเป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor) มากขึ้น 2. การจัดให้มีหน่วยงานหรือคณะทำงานที่รับผิดชอบในกำกับดูแลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ 3. มีการสร้างเครือข่ายด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยอย่างต่อเนื่องในระยะยาว เพื่อเป็นพื้นที่

3. Creation of the Civil Aviation Network and On-site Visiting

Objectives

1. To disseminate information about CAAT's policies and guiding framework for the operations that are related to the development of aviation industry.

2. To integrate operations of CAAT, entrepreneurs in the aviation industry and other relevant agencies effectively.

Summary

Aware of the importance of air freight transportation, which tended to grow continuously even during the COVID-19 pandemic, CAAT planned a meeting with air freight transportation service providers under the Civil Aviation Networking and On-site Visiting Project to provide them with knowledge about the aviation laws related to warehouses and free zones. The project was expected to enhance cooperation among CAAT, entrepreneurs and related agencies in the aviation industry through communicating CAAT's policies and guiding frameworks for the industry development operations to them and through exchange of knowledge about aviation laws to ensure uniform standard within the industry.

Duration

The meeting was held on 27 October 2022.

Work processes

A workshop meeting was held and participants exchanged their opinions to enhance knowledge and cooperation in terms of air freight transportation services. The civil aviation network was developed through discussion with service providers and a visit at the warehouse and free zone of Suvarnabhumi Airport. The following suggestions were proposed for addressing problems and developing the aviation industry: 1) There should be regulated agents and more exporters should be certified as known consignors; 2) There should be an agency or a working group in charge of overseeing air freight transportation; 3) A network of Thailand's air freight transportation should be developed on an ongoing basis to provide stage for discussion on important issues related to air freight transportation and serve as a channel for proposing suggestions on the business.

สำหรับการหารือประเด็นสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเป็นช่องทางสื่อสารในการเสนอแนะข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการประกอบกิจการ

ผลการปฏิบัติงาน

เจ้าหน้าที่ กพท. ในส่วนงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 30 คน และเจ้าหน้าที่ของ ทอท. ที่เกี่ยวกับโครงการ Perishable Premium Lane and Pre-shipment Inspection Center จำนวน 10 คน มีการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและเขตปลอดอากร โดยมีการเปิดพื้นที่ให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อคิดเห็นระหว่าง กพท. และหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บริเวณคลังสินค้าและเขตปลอดอากรเพื่อพัฒนางานร่วมกันในอนาคต

4. การจัดงานสัมมนาระดับภูมิภาค The ASEAN Workshop on CORSIA ณ เกาะบาหลี อินโดนีเซีย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) ของประเทศในกลุ่ม ASEAN ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อสร้างความสัมพันธ์ และความร่วมมือในการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของภาคการบินในภูมิภาคอาเซียน
3. เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมภายใต้ ASEAN Air Transport Working Group (ATWG)
4. เพื่อสร้างความร่วมมือในการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) Indonesia

รายละเอียดโดยสรุป

ICAO ได้กำหนดมาตรการเพื่อที่จะบรรเทาปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในภาคการบินระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า CORSIA ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้เริ่มมีการดำเนินการตั้งแต่ปี 2564 สำหรับ Pilot phase ซึ่งในภูมิภาคอาเซียนเองมีประเทศที่สมัครใจเข้าร่วมดำเนินมาตรการดังกล่าว ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา โดยมาตรการนี้จะเข้าสู่การบังคับใช้ในช่วง Mandatory phase ตั้งแต่ปี 2570 เป็นต้นไป และในระหว่างปี 2563-2564 ซึ่งมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้การเติบโตของภาคการบินหยุดชะงักทั่วโลก และยังส่งผลต่อการดำเนินมาตรการ CORSIA ในภาพรวมด้วย และเมื่อสถานการณ์ดีขึ้นในปี 2565 ภาคการบินจึงได้มีการฟื้นตัว เพื่อให้กลับมาสู่ภาวะปกติ ทั้งในเรื่องปริมาณการเดินทางขนส่ง การปฏิบัติการ รวมถึงการดำเนินมาตรการ CORSIA ด้วย

กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) Indonesia จึงตกลงร่วมกันเป็นเจ้าภาพในการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน

Operational results

Thirty related CAAT officers and 10 officers from the Tourism Authority of Thailand who were involved in the Perishable Premium Lane and Pre-shipment Inspection Center exchanged their knowledge about aviation laws and regulations related to warehouses and free zones for further cooperation.

4. The ASEAN Workshop on CORSIA: a regional seminar held at Bali, Indonesia

Objectives

1. To support the implementation of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) by the ASEAN member states.
2. To strengthen relationship and cooperation in stewardship of the aviation environment in the ASEAN region.
3. To support activities of the ASEAN Air Transport Working Group (ATWG)
4. To enhance cooperation between CAAT and the Directorate General of Civil Aviation (DGCA), Indonesia

Summary

ICAO has established the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) to mitigate climate change for the international aviation sector. Its pilot phase has been implemented since 2021. In the ASEAN region, the countries that have voluntarily participated in the scheme were Thailand, Indonesia, Malaysia, the Philippines, and Cambodia. The mandatory phase will start in 2027. During 2020 and 2021, the outbreak of COVID-19 disrupted the growth of the aviation sector worldwide and also affected the overall implementation of the CORSIA in general. When the situation improved in 2022, the aviation sector has recovered and has been striving to return to normal in terms of traffic volumes, operations and the implementation of the CORSIA.

In this context, CAAT and DGCA, Indonesia thus jointly hosted a workshop to encourage experience exchange among relevant parties in the aviation industry to support ICAO's implementation of the CORSIA and to ensure efficient implementation in the ASEAN region.

The workshop was held on 29 and 30 November 2022 at The TRANS Resort Bali in Indonesia. The participants consisted of state authorities and representatives from aeroplane operators, accreditation bodies and verification bodies of the 10 ASEAN member states. The presentation

เพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) โดย ICAO ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินมาตรการดังกล่าวของประเทศในกลุ่มอาเซียนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าวจัดขึ้นในระหว่างวันที่ 29-30 พฤศจิกายน 2565 ที่ผ่านมา ณ โรงแรม The TRANS resort Bali เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย โดยมีผู้เข้าร่วมประกอบด้วยผู้แทนจาก State Authority, Aeroplane Operator, Accreditation body และ Verification Body ของ ASEAN Member State ทั้ง 10 ประเทศ เนื้อหาการนำเสนอ ประกอบด้วย ผลการประชุม ICAO Assembly ครั้งที่ 41 และการปรับปรุงข้อกำหนดใน Annex 16 Volume 4 (CORSIA) การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ของภาคการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตลอดจนการดำเนินงานและผลการดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA ของแต่ละประเทศ

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

งานสัมมนามีขึ้นระหว่างวันที่ 29-30 พฤศจิกายน 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ ระดับภูมิภาคอาเซียน ในรูปแบบการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิก

ผลการปฏิบัติงาน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย ผู้แทนจาก ICAO APAC, IATA APAC, State Authority, Aeroplane Operator , Accreditation Body และ Verification Body จากประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งหมด 10 ประเทศ รวมทั้งสิ้น 173 คน โดยแบ่งเป็นผู้เข้าร่วมประชุมแบบพบปะ (Onsite) 77 คน และเข้าร่วมประชุมทางไกล (Online) 96 คน

จากการประเมินผล สรุปว่าผู้เข้าร่วมสัมมนามีความรู้ความเข้าใจและความพร้อมในการดำเนินมาตรการ CORSIA มากขึ้น และเห็นว่าการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ ระดับภูมิภาคอาเซียน ในรูปแบบการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกจะช่วยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานทางด้าน CORSIA ของประเทศสมาชิกอาเซียน มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การดำเนินการดังกล่าวมีความจำเป็นต่อประเทศสมาชิกอาเซียนและควรมีการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ เป็นประจำทุกปี

5. นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ประเทศไทยมีแนวทางและกรอบการจัดทำแผนงานด้านการบินพลเรือนของประเทศ รวมถึงบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างมีประสิทธิภาพ

included the resolution of the 41st ICAO Assembly and amendments of the requirements in the CORSIA's Annex 16, Volume 4, the recovery of the aviation sector in the Asia-Pacific region, and the implementation and outcome of each country's implementation of CORSIA.

Duration

The workshop was held on 29 and 30 November 2022.

Work processes

CAAT and DGCA, Indonesia thus jointly held a workshop to encourage information and experience exchange among the ASEAN member states.

Operational results

The 173 participants represented ICAO APAC, IATA APAC, state authorities, aeroplane operators, accreditation bodies and verification bodies from the 10 ASEAN member states. Seventy-seven participants attended the workshop onsite while 96 joined the event online.

According to assessment, the participants improved their knowledge and understanding and got ready for the implementation of CORSIA in their countries. In their opinions, such a workshop helped enhance their understanding which would contribute to greater efficiency of the CORSIA implementation in the region. They valued the CORSIA and agreed that the workshop should be held annually.

5. National Civil Aviation Policy for 2022-2037

Objectives

To provide Thailand with guidelines and framework for formulating national civil aviation plan and to efficiently

รายละเอียดโดยสรุป

พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) มาตรา 15 วรรคหนึ่งและวรรคสอง ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) มีหน้าที่และอำนาจในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และให้ กบร. เสนอนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ เมื่อ ครม. ให้ความเห็นชอบแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อถือปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศดังกล่าว นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ได้กำหนดเป้าหมายหลักให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี และแผนระดับที่ 2 ซึ่งได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ รวมทั้งประเด็นสำคัญด้านการบินและการขนส่งทางอากาศต่าง ๆ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังเป้าหมายของนโยบายแต่ละด้านได้อย่างครอบคลุมและเหมาะสม ได้แก่

1. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ และการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค
2. มีระบบการบินที่ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล
3. มีความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
4. ก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ

การจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ได้พิจารณาถึงการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของ กบร. และ กพท. รวมถึงแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต เพื่อให้สามารถเตรียมการรองรับได้ทันต่อการเติบโตดังกล่าว ดังนั้น กบร. จึงได้กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดไว้ จึงจัดกลุ่มทั้ง 13 นโยบายออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย

(1) นโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน

เพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินในเรื่องต่าง ๆ ให้บรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติในการช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ การสร้างผลประโยชน์สาธารณะเป็นส่วนรวม และการสร้างสมดุลผลประโยชน์ระหว่างผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ รวมถึงการทำให้ตลาดการบินของประเทศไทยเติบโตอย่างยั่งยืน จึงควรกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน จำนวน 6 นโยบาย ได้แก่

(1.1) นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน

(1.2) นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

integrate cooperation of all relevant agencies.

Background

The Air Navigation Act B.E. 2498 (1954), No. 14, stipulates in its Section 15, Paragraphs 1 and 2, that the Civil Aviation Board (CAB) has the authority to set up and propose the national civil aviation policy to the Cabinet for consideration. When the Cabinet approves the policy, CAB must notify related government agencies so that they comply with the policy. The goals of the National Civil Aviation Policy for 2022-2037 correspond with the 20-year National Strategy and the second-level plans, i.e. the 12th and 13th National Economic and Social Development Plans, the master plans under the National Strategy, the National Reform Plan and the national-level plans on national security, as well as various important issues related to aviation and air transportation that can be comprehensively and appropriately associated with the goal of each section of the policy as follows.

(1) To enhance competitiveness by developing efficient and eco-friendly air transportation services at reasonable costs to drive the country's economic system and to become the aviation hub of the region.

(2) To establish effective aviation safety and security system in congruence with international standards.

(3) To be prepared for any change that would arise.

(4) To benefit the people and the country in all aspects.

To make the National Civil Aviation Policy for 2022-2037, the operation and authority of CAB and CAAT as well as the future trends of aviation industry have been taken into account to ensure preparedness for future growth. CAB thus set up 13 policies in line with the guidelines of the ICAO all 13 policies which have been classified into the following three groups.

(1) Policies regarding aviation economy

The objective is to ensure that all activities in aviation industry meet the goals of the National Strategy in terms of creating value added for the national economic system, generating public benefits, distributing benefits among service users appropriately, and expanding Thailand's aviation markets on a sustainable basis. In this regard, six policies related to aviation economy were formulated.

(1.1) The policy on the aviation economic system

(1.2) The policy on the agreements on air navigation

(1.3) นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ

(1.4) นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ

(1.5) นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน

(1.6) นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

(2) นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน

เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของระบบการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติครอบคลุมมิติที่สำคัญ ทั้งขีดความสามารถในการรองรับประสิทธิภาพการดำเนินงาน คุณภาพการให้บริการ และการบูรณาการการพัฒนาร่วมกัน จึงได้กำหนดนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 5 นโยบาย ได้แก่

(2.1) นโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ

(2.2) นโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ

(2.3) นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย

(2.4) นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน

(2.5) นโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

(3) นโยบายด้านมาตรฐานการบิน

การบินพลเรือนเป็นกิจการสาธารณะที่ต้องมีการกำกับดูแลเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติ/นโยบาย รวมทั้งแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญของ ICAO ตลอดจนมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานการบินไว้ 3 ด้าน คือ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ อีกทั้งในปัจจุบันประชาคมโลกให้ความสำคัญต่อกิจการการบินที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการนำเสนอนโยบายด้านมาตรฐานการบินครั้งนี้ ประกอบด้วย

(3.1) นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน

(3.2) นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (ฉบับทบทวน)

ทั้งนี้ นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติได้มีการนำเสนอต่อ ครม. และได้รับความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 และนโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติจะนำเสนอต่อ ครม. อีกครั้งเมื่อครบกำหนดวาระทบทวนต่อไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

เดือนสิงหาคม 2564-กุมภาพันธ์ 2566

services and liberalization of air transport

(1.3) The policy on the setting of service charge rates

(1.4) The policy on economic supervision of civil aviation operators, public airport operators and air navigation service providers

(1.5) The policy regarding civil aviation licenses

(1.6) The policy on the protection of consumer rights in the aviation industry

(2) Policies regarding infrastructure

The objective is to enhance the capacity of the civil aviation system efficiently and in consistency with the National Strategy covering important aspects — the capacity in certificating operational efficiency, service quality, and integrated cooperation in development. The following five policies were formulated.

(2.1) The policy on the development of the national airspace and air navigation systems

(2.2) The policy on the development of the national airport system

(2.3) The policy on the development of the regulating organizations and laws

(2.4) The policy on personnel development in the air transport sector and aviation industry

(2.5) The policy on civil aviation promotion

(3) Policies regarding aviation standards

Civil aviation is a public enterprise that requires oversight to ensure compliance with the provisions of international civil aviation conventions as well as ICAO's standards, codes of practice, policies, important plans, as well as internationally accepted standards. The Air Navigation Act B.E. 2497 (1954), No. 14, specified three policies regarding aviation standards: the policy national civil aviation safety, the policy on national civil aviation security, and the policy on national civil aviation facilitation. Currently, the world community places more importance on environmentally friendly aviation businesses. The following two policies regarding aviation standards were thus formulated.

(3.1) The policy on aviation environment

(3.2) The policy on national civil aviation safety (revised)

The policy on national civil aviation security was proposed to the Cabinet and was approved on 17 August 2021. The policy on national civil aviation facilitation will be

รูปแบบการดำเนินงาน

กบร. ได้มีคำสั่งที่ 4/2564 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2564 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ (คณะอนุกรรมการฯ) เพื่อพิจารณากลั่นกรอง วิเคราะห์ ให้ความเห็นและเสนอแนะในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และคณะอนุกรรมการฯ ได้มีคำสั่งที่ 1/2564 ลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ (คณะทำงานฯ) เพื่อจัดทำร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

คณะทำงานฯ ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาและจัดทำร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศในแต่ละนโยบายที่ครอบคลุมถึงประเด็นสำคัญ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศมีความครบถ้วน สมบูรณ์ และบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถผลักดันให้เกิดการพัฒนากิจการการบินพลเรือนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ได้มีการนำเสนอร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศแต่ละนโยบายให้คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาเห็นชอบ ก่อนจะรวบรวมเสนอเป็น (ร่าง) นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ให้ กบร. พิจารณาเห็นชอบตามมาตรา 15 วรรคหนึ่ง แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) และเสนอ ครม. พิจารณาเห็นชอบตามมาตรา 15 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) ต่อไป

ผลการปฏิบัติงาน

กบร. ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2565 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2565 ได้มีมติให้กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ โดยอาศัยอำนาจตามนัยมาตรา 15 วรรคหนึ่ง (1) (3) และ (4) และให้นำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ (ร่าง) นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศตามนัยมาตรา 15 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) ต่อไป ซึ่ง ครม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 ได้มีมติเห็นชอบ (ร่าง) นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ตามที่ กบร. เสนอ ทั้งนี้ กพท. ได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งให้ทราบและถือปฏิบัติตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 แล้ว

6. การเจรจาการบินระหว่างไทยกับประเทศคู่ภาคี

วัตถุประสงค์

เพื่อหารือระดับทวิภาคีเกี่ยวกับสิทธิการบิน เพื่อสายการบินประเทศคู่ภาคีสามารถทำการบินระหว่างกันได้ และเป็นส่งเสริมการเดินทางระหว่างสองประเทศ รวมทั้งขยายเครือข่ายด้านการบินอันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการบริการของประเทศ

proposed when the revision has been completed.

Duration

The project was launched in August 2021 and slated for completion in February 2023.

Work processes

CAB issued the Order No. 4/2564 dated 22 June 2021 that required establishment of the Air Transport Policy and Strategy Subcommittee with mandate of considering and advising on the formulation of the National Civil Aviation Policy. The subcommittee the issued the Order No. 1/2564 dated 20 July 2021 requiring establishment of a working group to draft the National Civil Aviation Policy.

The working group consisted of experts and scholars in the aviation industry. They considered and drafting the National Civil Aviation Policy. Each of the 13 policies clearly specified goals, indicators strategic plans, and relevant agencies to ensure complete and comprehensive draft policies that could integrate cooperation among all related agencies efficiently and lead to concrete development of the civil aviation sector. The draft policies were proposed for the subcommittee's approval before being assembled into the draft National Civil Aviation Policy for 2022-2037, that will be further considered and approved by CAB according to Article 15, Paragraph 1 of the Air Navigation Act B.E. 2497 (1954), No. 14. The CAB-approved policy will be later proposed for the Cabinet's approval according to Article 15, Paragraph 2 of the same act.

Operational results

At its meeting No. 4/2022 dated 9 June 2022, CAB approved the 13 draft policies and agreed to propose the draft National Civil Aviation Policy for the Cabinet approval. Subsequently, on 7 February 2023 the Cabinet had a resolution approving the draft National Civil Aviation Policy for 2022-2037. CAAT then notified relevant agencies to ensure their compliance with the National Civil Aviation Policy.

6. Aviation negotiations with partner countries

Objectives

To hold bilateral discussions on air traffic rights so that airlines from partner countries can operate their flight to and from Thailand and to expand the aviation network which will

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ดำเนินการเจรจาการบินเพื่อจัดทำและปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและสิทธิการบินของไทยกับประเทศคู่ภาคี ซึ่งในปี 2565 ได้มีการเจรจาการบินกับประเทศต่าง ๆ รวม 9 ประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร ซาอุดีอาระเบีย ซูดาน มาลี มองโกเลีย กานา ลัตเวีย โมร็อกโก และเซเนกัล

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

1. การเจรจาการบินระหว่างไทย-สหราชอาณาจักร วันที่ 8-9 สิงหาคม 2565
2. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ซาอุดีอาระเบีย วันที่ 29 สิงหาคม 2565
3. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ซูดาน วันที่ 6 ธันวาคม 2565
4. การเจรจาการบินระหว่างไทย-มาลี วันที่ 6 ธันวาคม 2565
5. การเจรจาการบินระหว่างไทย-มองโกเลีย วันที่ 7 ธันวาคม 2565
6. การเจรจาการบินระหว่างไทย-กานา วันที่ 7 ธันวาคม 2565
7. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ลัตเวีย วันที่ 8 ธันวาคม 2565
8. การเจรจาการบินระหว่างไทย-โมร็อกโก วันที่ 8-9 ธันวาคม 2565
9. การเจรจาการบินระหว่างไทย-เซเนกัล วันที่ 9 ธันวาคม 2565

รูปแบบการดำเนินงาน

ดำเนินการร่วมกับกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้แทนรัฐบาลไทยในการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Air Service Agreements) หรือบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทยและคู่เจรจา

ผลการปฏิบัติงาน

1. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหราชอาณาจักร ลงนามเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2565
2. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-ซาอุดีอาระเบีย ลงนามวันที่ 29 สิงหาคม 2565
3. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-ซูดาน ลงนามวันที่ 6 ธันวาคม 2565
4. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-มองโกเลีย ลงนามวันที่ 7 ธันวาคม 2565

benefit Thailand's tourism industry, trading and service sector.

Summary

CAAT is responsible for negotiating with partner countries to establish and improve agreements on air services and air traffic rights of Thailand. In 2022, negotiations were carried out with nine countries: the United Kingdom (UK), Saudi Arabia, Sudan, Mali, Mongolia, Ghana, Latvia, Morocco and Senegal.

Duration

1. Thailand-UK negotiation was executed on 8 and 9 August 2022.
2. Thailand-Saudi Arabia negotiation was executed on 29 August 2022.
3. Thailand-Sudan negotiation was executed on 6 December 2022.
4. Thailand-Mali negotiation was executed on 6 December 2022.
5. Thailand-Mongolia negotiation was executed on 7 December 2022.
6. Thailand-Ghana negotiation was executed on 7 December 2022.
7. Thailand-Latvia negotiation was executed on 8 December 2022.
8. Thailand-Morocco negotiation was executed on 8 and 9 December 2022.
9. Thailand-Senegal negotiation was executed on 9 December 2022.

Work processes

On behalf of Thailand, CAAT and the Ministry of Transport negotiated air service agreements and signed memorandums of understanding with partner countries.

Operational results

1. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and the United Kingdom was signed on 9 August 2022.
2. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and the Kingdom of Saudi Arabia was signed on 29 August 2022.
3. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and the Republic of the Sudan was signed on 6 December 2022.
4. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and Mongolia was signed on 7 December

5. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-เซเนกัล ลงนามวันที่ 9 ธันวาคม 2565

6. บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-โมร็อกโก ลงนามวันที่ 9 ธันวาคม 2565

7. บันทึกการหารือ (Record of Discussion) ระหว่างไทย-มาลี ลงนามวันที่ 6 ธันวาคม 2565

8. บันทึกการหารือ (Record of Discussion) ระหว่างไทย-กานา ลงนามวันที่ 7 ธันวาคม 2565

9. บันทึกการหารือ (Record of Discussion) ระหว่างไทย-ลัตเวีย ลงนามวันที่ 8 ธันวาคม 2565

ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. การจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

การจัดทำความตกลงฯ ฉบับใหม่เป็นการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศและสายการบินของภาคีคู่สัญญาให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติสมัยใหม่และสอดรับกับกระบวนการภายในและเป็นไปตามแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

2. การปรับปรุงสิทธิการบิน

เพื่อปรับปรุงสิทธิการบินระหว่างกัน ให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นและอำนวยความสะดวกด้านการวางแผนการตลาดให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายเพิ่มมากขึ้น

3. ส่งเสริมความเชื่อมโยงทางอากาศ (Air Connectivity)

ทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าผ่านการขยายเครือข่ายเส้นทางบินและความร่วมมือระหว่างสายการบินของไทยและประเทศคู่ภาคี เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้เดินทางและผู้ประกอบการ และให้เพียงพอต่อความต้องการการจราจรในตลาด

2022.

5. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and the Republic of Senegal was signed on 9 December 2022.

6. The Memorandum of Understanding between the Kingdom of Thailand and the Kingdom of Morocco was signed on 9 December 2022.

7. The Record of Discussion between Thailand and Mali was signed on 6 December 2022.

8. The Record of Discussion between Thailand and Ghana was signed on 7 December 2022.

9. The Record of Discussion between Thailand and Latvia was signed on 8 December 2022.

Expected benefits

1. Signing of air service agreements

The signing of new air service agreements help to upgrade the operational standard of air service officers and airlines of the partner countries to comply with current codes of practice and compatible with the internal procedure as required by ICAO.

2. Improvement of air traffic rights

Air traffic right improvement allows for more flexible operations of the airlines of Thailand and partner countries and facilitates the airlines' marketing planning.

3. Air connectivity enhancement

Air connectivity is enhanced for transportation of both passengers and goods. Through cooperation between Thailand's and partner countries' airlines, flight route networks can be expanded to facilitate travelers and service providers as well as to accommodate the increasing travel demand.

DIGITAL
MARKETING

ด้าน Support

Support

ด้าน Support

1. คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเข้าศึกษาดูงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

วันที่ 16 ธันวาคม 2565 นายชนินทร์ แก่นหิรัญ กรรมการกำกับฯ พร้อมด้วยคณะกรรมการกำกับฯ ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับฯ และคณะผู้บริหาร กพท. เข้าศึกษาดูงานโครงการพัฒนาอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีนายกีรติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง) ให้การต้อนรับและให้เกียรติบรรยายสรุปภาพรวมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระบบสารสนเทศในการให้บริการผู้โดยสาร CUPPS CUSS CUBD

จากนั้นได้เยี่ยมชมอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1) หรือ อาคาร SAT-1 เชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารหลักด้วยอุโมงค์ใต้ดินระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ประกอบด้วยระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติหรือรถไฟฟ้า APM คณะศึกษาดูงานได้ทดลองนั่งรถไฟฟ้า APM ใช้เวลาโดยสารประมาณ 3.30 นาที

Support

1. Site visit at Suvarnabhumi Airport by CAAT's Board of Commissioners to observe Phase 2 of its expansion project

On 16 December 2022, Mr. Chanin Kanhirun, together with other board members and CAAT executives, visited Suvarnabhumi Airport to observe the second phase of the expansion project. Mr. Kerati Kijmanawat, Senior Executive Vice President (Engineering and Construction) of the Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), extended his warm welcome to the group. In addition, he provided a general overview of the expansion project and exchanged opinion on the expansion of passenger terminal building's capacity and the adoption of cutting-edge convenience technologies like the common use passenger processing system (CUPPS), common-use self-service system (CUSS), and common-use bag drop system (CUBD).

The group then proceeded to the Midfield Satellite 1 Building, also known as the SAT-1 Building, which is connected with to the main terminal building via a 1-kilometer underground tunnel. Passengers can be transferred more conveniently by an automated people mover (APM). The study tour group experienced a 3.5 minute trial ride on this transit system.

2. การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ประจำปี 2565

วัตถุประสงค์

1. มติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2565 เห็นชอบให้หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานให้ความร่วมมือและเข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ในปีงบประมาณ 2565-2570

2. เพื่อสำรวจและประเมินตนเอง ให้ได้รับทราบถึงสถานะการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสขององค์กร และนำผลการประเมินที่ได้ไปสู่การปรับปรุงพัฒนาให้มีการบริหารงานให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลและมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน การให้บริการ และการอำนวยความสะดวกต่อประชาชน โดยมีเครื่องมือในการตรวจประเมินฯ จำนวน 3 เครื่องมือ ประกอบด้วย 1) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) 2) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) และ 3) แบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT)

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยได้ดำเนินการนำเข้าข้อมูลในระบบของสำนักงาน ป.ป.ช. พร้อมทั้งเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ช่องทางการตอบแบบประเมินต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) เข้าร่วมตอบแบบประเมิน รวมทั้งดำเนินการตอบแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) และนำข้อมูลตามแบบวัด OIT จำนวน 43 ข้อ ขึ้นบนเว็บไซต์ของ กพท. (www.caat.or.th)

โดยในปี 2565 กพท. มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 อยู่ในระดับ A ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีเป้าหมายหลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยมีคะแนนอยู่ที่ 90.57 คะแนน

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

2. The Integrity and Transparency Assessment (ITA) for the year 2022

Objectives

1. To comply with the resolution adopted by the Cabinet meeting on 4 January 2022 that required all government agencies to conduct the Integrity and Transparency Assessment for the fiscal years of 2022-2027.

2. To examine and assess the agency's integrity and transparency, and then leverage the results to develop and enhance the operations in order to have stronger governance and higher standards for implementing activities as well as better provision of services and other amenities. The ITA consists of three main sections: 1) Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT), 2) External Integrity and Transparency Assessment (EIT), and 3) Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT).

Summary

CAAT conducted the ITA assessment in accordance with its fiscal year 2022 time frame. Necessary information was input to the Integrity and Transparency Assessment System (ITAS) hosted by the Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC) and then the channels to access the system were publicized so that internal and external stakeholders could access to provide their feedback for the IIT and EIT assessment, respectively. Concomitantly, CAAT completed the OIT assessment, which comprised 43 questions, and publicized the OIT result via its official website, www.caat.or.th.

According to the result of ITA for the year 2022, CAAT made 90.57 scores and was classified as an A-grade organization, which met the anti-corruption target of the master plan under the National Strategy that aims to make government agencies transparent and free from corruption and malfeasance.

Duration

The process was executed from January to June 2022.

รูปแบบการดำเนินงาน

การประเมิน ITA เป็นเครื่องมือที่มีการเก็บข้อมูลจาก 3 ส่วน ดังนี้

1. ส่วนที่ 1 แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment) หรือแบบวัด IIT เป็นแบบวัดที่เปิดโอกาสให้พนักงาน กพท. ทุกระดับที่ปฏิบัติงานมาไม่น้อยกว่า 1 ปี สะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานตนเอง โดยสอบถามการรับรู้และความคิดเห็นใน 5 ตัวชี้วัด ได้แก่

ตัวชี้วัดที่ 1 การปฏิบัติหน้าที่

ตัวชี้วัดที่ 2 การใช้งบประมาณ

ตัวชี้วัดที่ 3 การใช้อำนาจ

ตัวชี้วัดที่ 4 การใช้ทรัพย์สินของราชการ

ตัวชี้วัดที่ 5 การแก้ไขปัญหาการทุจริต

2. ส่วนที่ 2 แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment) หรือแบบวัด EIT เป็นแบบวัดที่เปิดโอกาสให้ผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐในช่วงปีที่ผ่านมา ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยสอบถามการรับรู้และความคิดเห็นใน 3 ตัวชี้วัด ได้แก่

ตัวชี้วัดที่ 6 คุณภาพการดำเนินงาน

ตัวชี้วัดที่ 7 ประสิทธิภาพการสื่อสาร

ตัวชี้วัดที่ 8 การปรับปรุงระบบการทำงาน

3. ส่วนที่ 3 แบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment) หรือแบบวัด OIT เป็นแบบวัดที่ตรวจสอบระดับการเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้ทางหน้าเว็บไซต์หลักของหน่วยงาน แบ่งออกเป็น 2 ตัวชี้วัด ได้แก่

ตัวชี้วัดที่ 9 การเปิดเผยข้อมูล โดยมีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่

- ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.1 ข้อมูลพื้นฐาน
- ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.2 การบริหารงาน
- ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.3 การบริหารเงินงบประมาณ
- ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.4 การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.5 การส่งเสริมความโปร่งใส

ตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต มีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่

- ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.1 การดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริต
- ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.2 มาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต

Work processes

In order to undertake the ITA, government agencies had to collate data from the following three key sections:

1. Section 1 Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT) allows CAAT personnel who have been employed for at least one year to express their opinions on the agency's integrity and transparency by assessing five indicators:

Indicator 1 Operation

Indicator 2 Budget allocation

Indicator 3 Use of power

Indicator 4 Use of government property

Indicator 5 Resolving corruption issues

2. Section 2 External Integrity and Transparency Assessment (EIT) allows service recipients or contacts for government agencies to voice their opinions about CAAT activities based on three indicators:

Indicator 6 Quality management

Indicator 7 Efficient communication

Indicator 8 The work system

3. Section 3 Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT) examines the degree of information disclosure made available by CAAT on its official website based on two indicators:

Indicator 9 Information disclosure

- Sub-indicator 9.1 Basic information
- Sub-indicator 9.2 Administration
- Sub-indicator 9.3 Budget management
- Sub-indicator 9.4 Management and development of human resources
- Sub-indicator 9.5 Transparency promotion

Indicator 10 Prevention of corruption

- Sub-indicator 10.1 Implementation to prevent corruption
- Sub-indicator 10.2 Preventative measures for corruption

ผลการปฏิบัติงาน

1. กพท. มีผลการประเมินอยู่ในระดับ A คะแนน 90.57 คะแนน (เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา +7.17 คะแนน)

2. กพท. ได้รับรางวัลโล่เกียรติยศ (ITA Awards 2022) รางวัลหน่วยงานที่มีพัฒนาการสูงที่สุด ประเภทหน่วยงานอื่นของรัฐและกองทุนจากนายกรัฐมนตรี โดยเข้ารับรางวัลเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2565 ณ ห้องสีม่วง ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล กรุงเทพฯ

Operational results

1 CAAT received level A assessment results with a score of 90.57 points (up 7.17 points from the previous year).

2. On 3 November 2022, , CAAT received the ITA Award 2022 from the Prime Minister for being the most exemplary development agency in the category of additional government agencies and funds. The award presentation was held at the Purple Room of the Thai Khu Fa Building, the Government House of Thailand.

3. โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2565 “CAAT STRONG Power Anti-Corruption”

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2565 กพท. ได้จัดโครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2565 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption” ณ ห้องสัมมนาหลักสี่ 1-2 ชั้น 4 ทาวเวอร์ 2 อาคารไอทีสแควร์ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ ปลูกฝังค่านิยมด้านคุณธรรม จริยธรรม รวมถึงการต่อต้านการทุจริตภายในองค์กรให้แก่พนักงาน กพท. ที่ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งใหม่ ตั้งแต่ปี 2564-2565 และพนักงานที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม

3. Campaign to prevent corruption within the agency for the year 2022: CAAT STRONG Power Anti-Corruption campaign

On 5 August 2022, CAAT hosted the “CAAT STRONG Power Anti-Corruption” campaign in the conference and meeting room 1-2 on the fourth floor of Tower 2 at IT Square Building. The campaign aimed to increase knowledge as well as foster moral and ethical values for preventing corruption within the agency for newly hired CAAT personnel from the years 2021 to 2022 and for other interested CAAT personnel.

งาน CAAT STRONG Power Anti-Corruption ได้รับเกียรติจากนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีกล่าวเปิดงานและเข้าร่วมโครงการฯ พร้อมด้วยรองผู้อำนวยการและผู้จัดการฝ่าย/สำนัก เข้าร่วมงาน โดยมีนายพิพัฒน์ พึ่งพาพงศ์ ผู้อำนวยการสำนักสื่อสารองค์กร สำนักงาน ป.ป.ช. ให้เกียรติมาเป็นวิทยากรบรรยายให้ความรู้ความเข้าใจ เรื่อง “การส่งเสริมธรรมาภิบาลในองค์กร เพื่อการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ” ซึ่งมีพนักงาน กพท. เข้าร่วมงานทั้งสิ้นจำนวน 81 คน พร้อมทั้งแสดงสัญลักษณ์ต่อต้านคอรัปชัน (Anti-Corruption)

Mr. Suttipong Kongpool, the Director General of CAAT, was invited to serve as the chairman of the CAAT STRONG Power Anti-Corruption campaign and to deliver the opening statement. The Deputy Director General and managers from each CAAT department also participated in this campaign. The National Anti-Corruption Commission’s Director of the Cooperative Communication Department, Mr. Phiphat Phuengphaphong, was asked to share information about “promotion on good governance in organizations to prevent corruption and misconduct issues.” As such, 81 CAAT personnel took part in this campaign and displayed anti-corruption signals together.

ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน
Aviation Industry Information

รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
Report on Thailand's aviation industry's status

ขนาดกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2565
Thailand's Aviation Industry in 2022

สนามบินสาธารณะ
39 แห่ง
public airports

ผู้ให้บริการ
การเดินอากาศของไทย

6 ราย
Thai air navigation
service providers

ผู้ได้รับอนุญาต
ประกอบกิจการการบินพลเรือน
42 ราย
civil aviation
operators

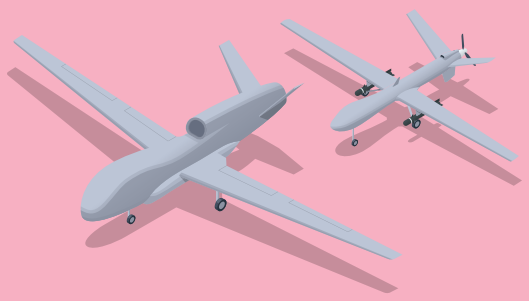
อากาศยานที่จดทะเบียน
601 ลำ
registered aircraft

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
23 ราย
air operating license
(AOL) holders

อากาศยานไร้คนขับ

20,629 ลำ

registered UAVs



หน่วยซ่อมบำรุง

250 ราย

repair stations

ผู้ประกอบการ
ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

31 ราย

aircraft component manufacturers

สถาบันฝึกอบรม
และศูนย์ทดสอบภาษา
ผู้ประจำหน้าที่

26 ใบ

approved training organizations and language proficiency testing centers

ศูนย์เวชศาสตร์
และสถานที่ตรวจเวชศาสตร์
การบินพลเรือน

8 แห่ง

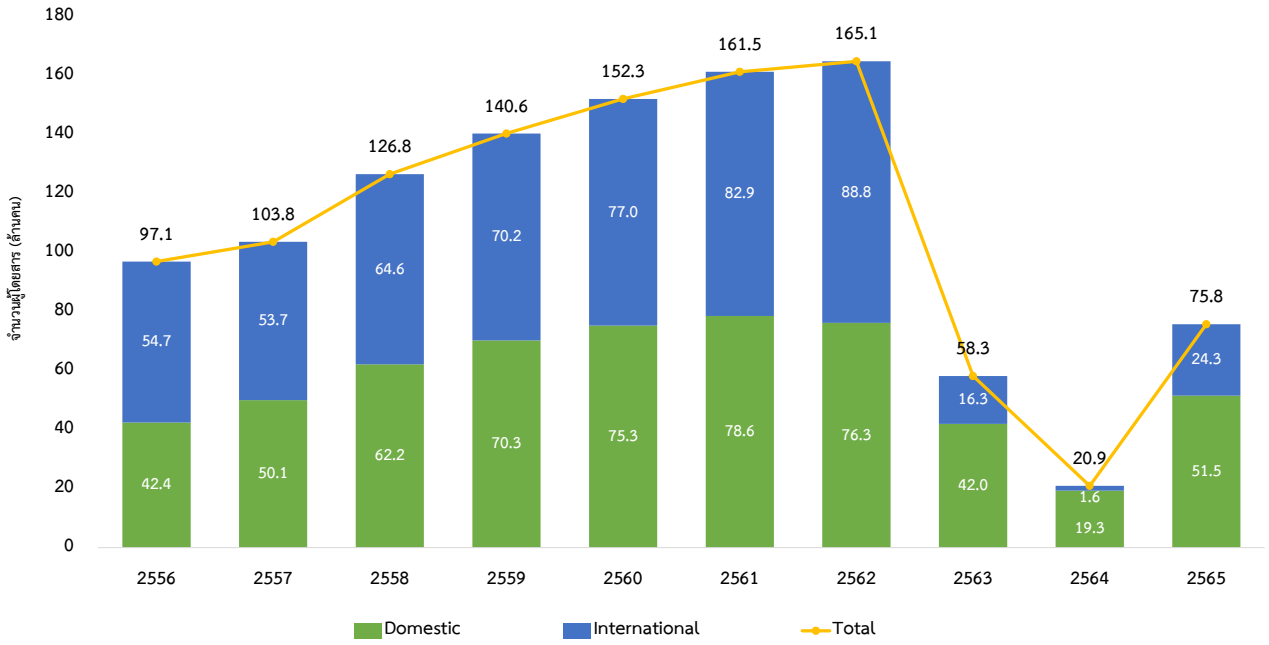
civil aeromedical centers

ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

955 ใบ

personnel licenses

การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
ด้านจำนวนผู้โดยสาร
Thailand's Air Transportation
Passengers



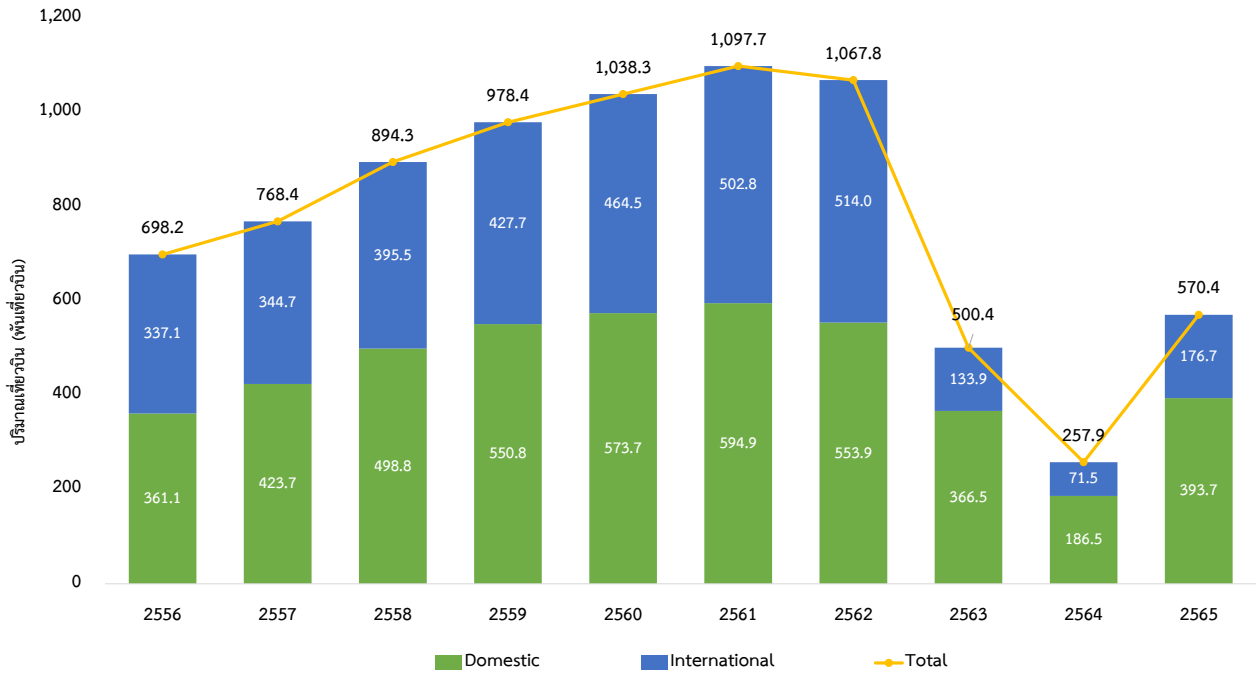
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสาร 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556-2565 พบว่า การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อผู้โดยสารเริ่มมีความเชื่อมั่นที่จะเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นจากความสามารถในการกระจายวัคซีนป้องกันโรคโควิด-19 รวมไปถึงมาตรการการเปิดประเทศของรัฐบาลและการผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขของประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้ในปี 2565 นี้ จำนวนผู้โดยสารมีการฟื้นตัวขึ้นจากปีก่อนหน้ามากถึงร้อยละ 262.3 หรือเพิ่มขึ้น 54.8 ล้านคน โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 166.6 หรือเพิ่มขึ้น 32.2 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 1424.8 หรือเพิ่มขึ้น 22.6 ล้านคน และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่าสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศเป็นร้อยละ 68.0 ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีร้อยละ 32.0

Overall statistics from 2013-2022 revealed that the COVID-19 pandemic was the key factor in the decline in the number of passengers. However, the capacity to administer the COVID-19 vaccination, the government's reopening measures, and the relaxation of public health measures in Thailand and aboard aircraft subsequently gave passengers more confidence to travel by air again. Thus, in 2022, the number of passengers surged by 54.8 million — up by 262.3 % from the previous year. Of the 54.8 million passengers, 32.2 million were international passengers, up 166.6% from the previous year, whereas 22.6 million were domestic passengers, up 1,424.8% from 2021. In addition, analysis of the percentage of passengers showed that 68% and 32% were domestic and foreign passengers, respectively.

ด้านจำนวนเที่ยวบิน
Flights



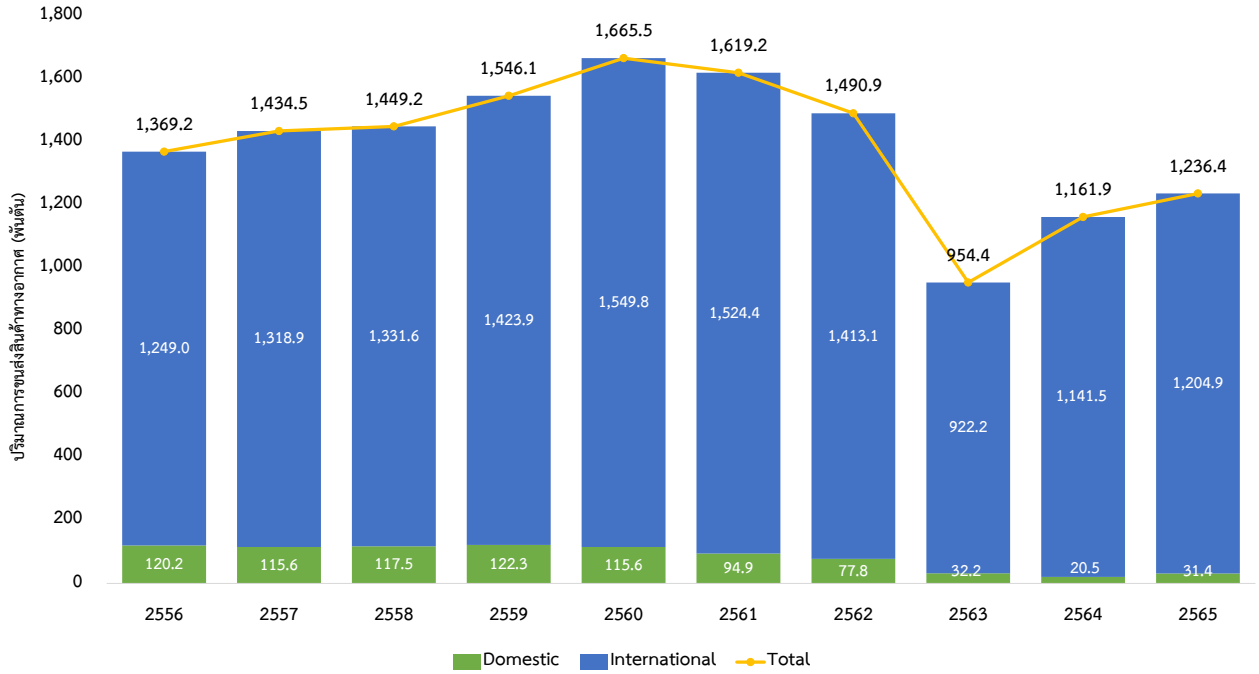
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556-2565 พบว่าเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดมีความคลี่คลาย และในแต่ละประเทศมีนโยบายการเปิดประเทศมากขึ้น ส่งผลให้สายการบินสามารถเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ได้มากขึ้น โดยทำให้มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้น 312,411 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 121.1 แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปริมาณ 176,651 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 147.1 และเที่ยวบินภายในประเทศมีปริมาณ 393,708 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 111.1 โดยในเดือนกรกฎาคม 2565 รัฐบาลได้ยกเลิกนโยบาย Thailand Pass ของคนไทยและต่างชาติจึงทำให้ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปีมีเที่ยวบินระหว่างประเทศรวมถึงเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องไปจนถึงปี 2566

Overall statistics for 2013-2022 indicated that as the number of passengers rose, Thailand's flight volume increased in tandem. After the COVID-19 pandemic abated, more countries implemented reopening measures for international visitors, which led to each airline adding more flights to a wider range of destinations. Therefore, Thailand's flight volume in 2022 reached 312,411 flights, an increase of 121.1% from 2021. In this regard, there were 176,651 international flights and 393,708 domestic flights. Additionally, the cancellation of the Thailand Pass Registration System in July 2022 caused a continued rise in international and domestic flights during the third and fourth quarters of 2022. Up until 2023, more flights are anticipated.

ด้านปริมาณการขนส่งทางอากาศ
Air Transportation Volume



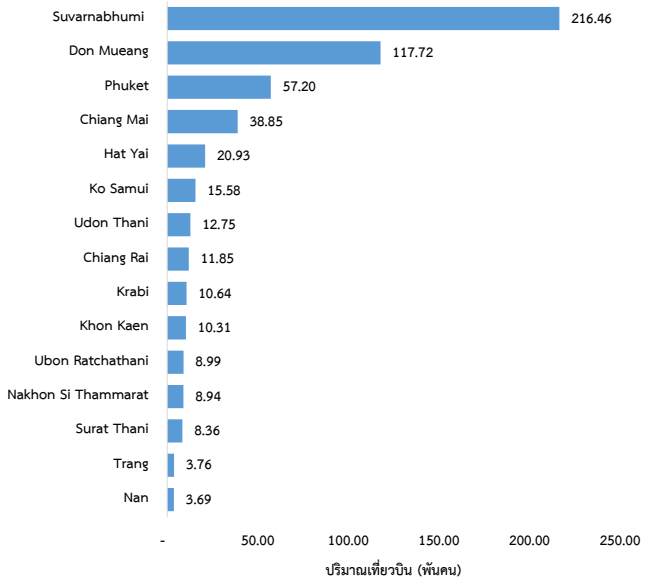
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

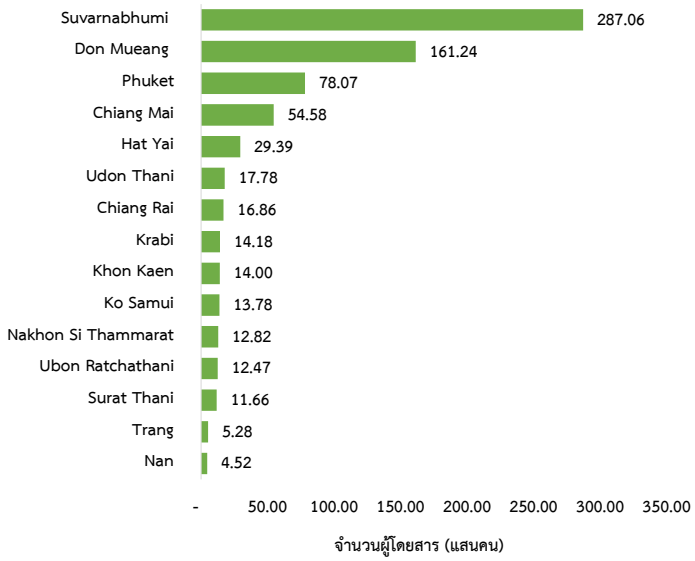
Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

ปริมาณการขนส่งทางอากาศในช่วง 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556-2565 พบว่ามีการฟื้นตัวเริ่มกลับสู่สภาวะปกติตั้งแต่ในปี 2564 โดยในปี 2565 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 1,236,375 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 6.4 โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 1,204,946 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 31,429 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.5 จากปีที่ผ่านมา โดยพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและเข้าสู่สภาวะฟื้นตัวเร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศยังมีความต้องการอยู่เป็นจำนวนมากในตลาดโลก และมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นจึงสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

Overall statistics from 2013-2022 showed that Thailand's air-freight volumes had rebounded to their business as usual (BAU) scenario since 2021. In 2022, the volume of Thailand's air freight totaled 1,236,375 tons — up by 6.4% from the previous year. International transportation accounted for 1,204,946 tons of freight. Regarding domestic air freight, the volume was just 31,429 tons — up by 5.6% from 2021. Thus, the volume of international air freight grew and recovered more significantly because of the world's solid demand. As air-freight restrictions were fewer than those imposed on air-passenger transport, air freight transport could rebound faster.

ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 15 อันดับ
Overview of Thailand's top 15 airports with the highest numbers of flights and passengers





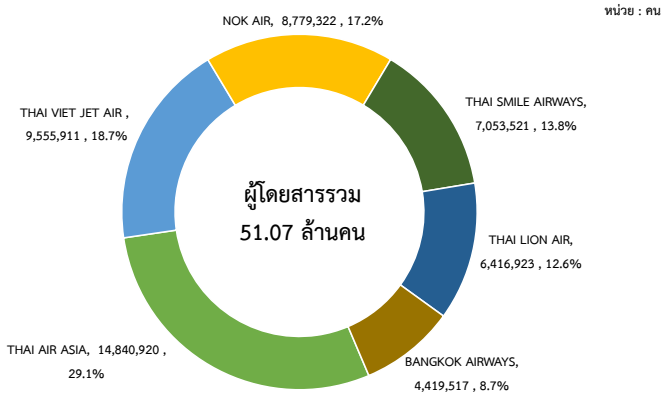
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

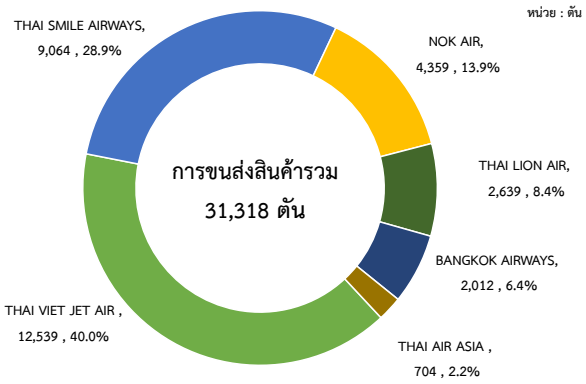
Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่า ในปี 2565 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 28.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 410.2 และมีปริมาณเที่ยวบิน 216,462 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 99.2 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ จากสถิติพบว่าท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนการเดินทางระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสมุย จะเป็นท่าอากาศยานที่มีการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มากกว่าท่าอากาศยานที่มีการเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และท่าอากาศยานขอนแก่น เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายประกอบกับแต่ละประเทศมีนโยบายเปิดประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวเร็วกว่าท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศเป็นหลัก

Analysis of Thailand's top 10 airports in terms of passenger and flight volumes revealed that in 2022, Suvarnabhumi Airport had the highest number of passengers and flights. It had 28.7 million passengers, a 410.2% increase from the previous year, and 216,462 flights, a 99.2% increase from 2021. It was followed by Don Mueang Airport, Phuket International Airport, and Chiang Mai International Airport. According to statistics, Suvarnabhumi Airport, Don Mueang Airport, Phuket International Airport, Chiang Mai International Airport, Krabi Airport, and Samui Airport were the national airports with the highest percentage of international flights. In other words, these airports recovered from the COVID-19 pandemic far better compared to national airports that primarily supported domestic travel, such as Hat Yai International Airport, Mae Fah Luang—Chiang Rai International Airport, Udon Thani Airport, Nakhon Si Thammarat Airport, and Khon Kaen Airport. To conclude, as each country enacted reopening measures after the COVID-19 problem had been resolved, airports with a higher percentage of international passengers recovered more rapidly than airports mainly serving domestic passengers.

ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ
เส้นทางบินภายในประเทศ
Airline market share by passenger and freight flights
Domestic flights





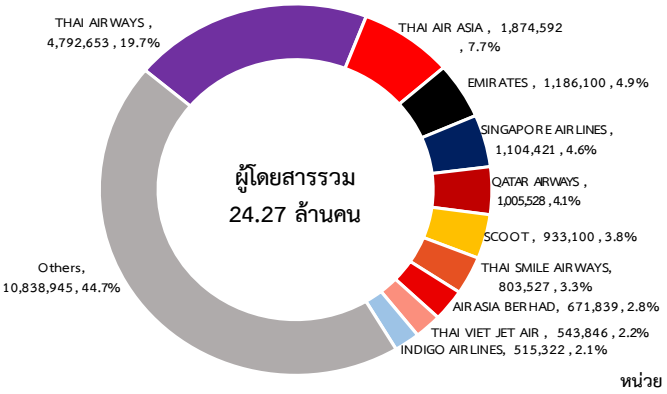
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

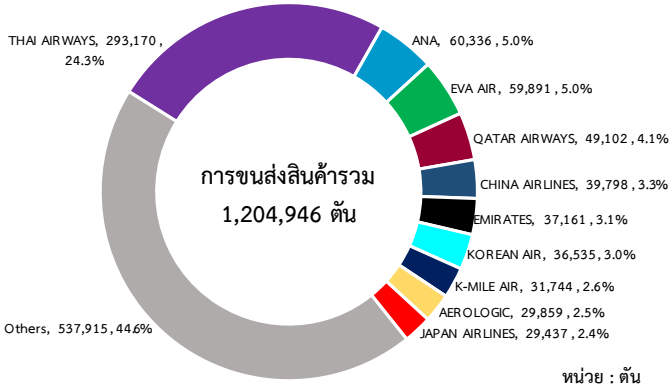
สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 14.84 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.1 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 9.56 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.7 และสายการบินนกแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.78 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.2 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่าสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 12,539 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.0 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 9,064 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.9 และสายการบินนกแอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 4,359 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13. 9

The Thai national airline that had the highest number of domestic-flight passengers was Thai AirAsia, which flew 14.84 million passengers on domestic flights and accounted for 29.1% of Thailand's total number of domestic-flight passengers. Thai Viet Jet Air came second, carrying 9.56 million passengers and accounting for 18.7%. NOK AIR ranked third, serving 8.78 million passengers and accounting for 17.2%. Analysis of the volumes of domestic air freight transport showed that Thai Viet Jet Air ranked first by transporting 12,539 tons of freight, accounting for 40.0% of Thailand's total domestic air freight carriership. It was followed by Thai Smile Airways and NOK AIR, which transported 9,064 and 4,359 tons, amounting to 28.9% and 13.9% of carriership respectively.

เส้นทางบินระหว่างประเทศ
International flights



หน่วย : คน



หน่วย : ตัน

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. The Aviation Economy Division conducted an analysis using data acquired by CAAT Civil Aviation Training Center.

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ต่อเนื่องจากปี 2563 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดมีความคลี่คลายมากขึ้น รวมถึงแต่ละประเทศได้มีนโยบายเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบ ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ การบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.79 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.7 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.87 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.7 และสายการบินเอมิเรตส์มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.18 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่าการบินไทยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 293,170 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.3 รองลงมา ได้แก่ สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 60,336 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 และสายการบินอีวีเอที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 59,891 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0

Since the beginning of 2020, the COVID-19 outbreak had resulted in a considerable drop in the number of passengers traveling on Thailand's international flights. However, as the crisis has now been resolved and various countries have re-opened to international visitors using different measures, the number of passengers on Thailand's international flights has been steadily increasing. The airline servicing the highest number of international-flight passengers was Thai Airways with 4.79 million people, which accounted for 19.7% of all international-flight passengers. Thai AirAsia ranked second, servicing 1.87 million people and accounting for 7.7%. Next was Emirates, which served 1.18 million people and accounted for 4.9%. Regarding air-freight volume, Thai Airways recorded the highest volume by transporting 293,170 tons, which accounted for 24.3%. All Nippon Airways came second, transporting 60,336 tons or 5.0%, while EVA AIR ranked third, recording 59,891 tons and accounting for 5.0%.

การฟื้นตัวของสถานการณ์การบินจากการแพร่บาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2562 นั้น ได้ส่งผลกระทบต่อหลายภาคส่วน ทั้งภาคสังคม เศรษฐกิจและการเมือง โดยเฉพาะภาคการขนส่งทางอากาศที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ในระยะแรกของการแพร่ระบาดหลายประเทศมีการมาตรการจำกัดการเดินทางเพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดภายในประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกเกิดการหยุดชะงักลง ซึ่งในระยะต่อมาหลายประเทศได้มีการดำเนินการด้านมาตรการทางสาธารณสุข มีการพัฒนาและกระจายวัคซีน ทำให้เริ่มมีมาตรการผ่อนปรนด้านการเดินทางมากขึ้น สถานการณ์ของการขนส่งทางอากาศและภาคอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจึงเริ่มฟื้นตัวรวมถึงประเทศไทย โดยในปี 2565 หลังจากที่ประเทศไทยได้มีการประกาศสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สู่โรคประจำถิ่น (Endemic Approach to COVID-19) ภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยก็มีสัญญาณของการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับไทยได้ยกเลิกการลงทะเบียน Thailand Pass สำหรับคนไทยและคนต่างชาติที่มีความประสงค์เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยในเดือนดังกล่าวมีผู้โดยสารสัญชาติมาเลเซีย อินเดีย และจีนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากที่สุด

ทั้งนี้ ในปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศจำนวน 24.27 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 และมีปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งสิ้น 176,652 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.4 จากปีก่อนหน้า และเมื่อพิจารณาเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) (ปี 2562) พบว่าจำนวนผู้โดยสารภาพรวมในปี 2565 มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 45.9 และปริมาณเที่ยวบินมีการฟื้นตัวร้อยละ 53.4

กพท. ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ทั้งทางด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจ การเมือง สถานการณ์การบินโลกและการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยคาดว่าในเส้นทางบินภายในประเทศจะสามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติได้ในปี 2567 สำหรับกรณีที่ฐาน และปี 2568 ในกรณีเลวร้ายที่สุด ขณะที่การฟื้นตัวของเส้นทางบินระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติปี 2567 ในกรณีที่ดีที่สุด และอาจกลับเข้าสู่สภาวะปกติปี 2568 ในกรณีฐานและกรณีเลวร้ายที่สุด

The recovery of the aviation industry from the COVID-19 pandemic

Since the end of 2019, the COVID-19 pandemic had an enormous impact on, inter alia, the public, private, economic, and government sectors. Significant effects were also felt in the air transportation industry. In order to prevent the COVID-19 pandemic from spreading further, numerous countries launched various travel restrictions, which halted international air traffic. As such, various countries implemented public health policies to produce and disseminate vaccines. Gradually, travel restrictions were relaxed, and both the domestic and international situations for air freight transportation and the aviation industry improved. In 2022, following the announcement that downgraded COVID-19 to an endemic disease (Endemic Approach to COVID-19), the Thai aviation industry showed signs of improvement. In addition, effective on 1 July 2022, the Thailand Pass Registration System was canceled for Thai and international visitors. Such month thus had the most visitors, especially from Malaysia, India, and China.

In 2022, there were 24.27 million international-flight passengers, or an increase of 27.3%, while the total number of international flights was 176,652, or an increase of 34.4% from the previous year. Analysis of the number of passengers and flights prior to the COVID-19 outbreak revealed that the total number of passengers and flights in 2022 had risen from 2019 by 45.9% and 53.4%, respectively.

CAAT has predicted the Thai aviation industry's revival by examining a number of variables, including the status of public health, the economy, the political situation, the direction of the global aviation industry as well as the resurgence of the tourism industry involving numerous domestic and international organizations. According to CAAT's anticipation, domestic flights should resume their BAU scenario by 2024 in the base-case scenario or 2025 in the worst-case scenario. In the meantime, the recovery of international flights is expected to revert to its BAU scenario by 2024 in the best case, or 2025 in the base-case and worst-case scenarios.

รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2565

2022 Audit Committee Performance Report

คณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 5 ท่าน ดังนี้ นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์ ประธานกรรมการ นายชนินทร์ แก่นหิรัญ รองประธานกรรมการ นาวาอากาศเอก วุฒิ น้อยเชี่ยวกาญจน์ นายสมดุลย์ จตุนารถ นายกิตติพงษ์ ภิญโญตระกูล เป็นกรรมการ นายชยุต วัฒกภาคย์ ผู้จัดการสำนักตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ และนางรัชนี สุขสมอรรถ หัวหน้ากองตรวจสอบด้านการเงินและการปฏิบัติงาน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ การดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง โดยมีรายละเอียดการเข้าประชุม ดังนี้

1. นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์ ประธานกรรมการ
เข้าร่วมประชุม 12 ครั้ง
2. นายชนินทร์ แก่นหิรัญ รองประธานกรรมการ
เข้าร่วมประชุม 9 ครั้ง
3. นาวาอากาศเอก วุฒิ น้อยเชี่ยวกาญจน์ กรรมการ
เข้าร่วมประชุม 12 ครั้ง
4. นายสมดุลย์ จตุนารถ กรรมการ
เข้าร่วมประชุม 12 ครั้ง
5. นายกิตติพงษ์ ภิญโญตระกูล กรรมการ
เข้าร่วมประชุม 11 ครั้ง

โดยได้มีการหารือร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ มีดังนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของรายงานทางการเงินประจำปี 2564 ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงินสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ โดยได้สอบทานงบการเงินก่อนและหลังการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี นอกจากนั้นได้มีการหารือร่วมกันกับฝ่ายบริหาร และสำนักตรวจสอบภายใน ในเรื่องนโยบายบัญชี การบันทึกบัญชี และการปรับปรุงบัญชี เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากระบวนการจัดทำงบการเงิน และการเปิดเผยข้อมูลสำคัญมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐาน และนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ รวมถึงแนวทางการบริหารหนี้ค้างชำระเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บหนี้และลดความเสี่ยงในการเกิดหนี้สูญ

The Audit Committee of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) comprised: Mrs. Intira Phokpoonyarak acted as Chairperson, Mr. Chanin Kanhirun served as Vice Chairperson, while Group Captain Vudh Noichiewkan, Mr. Somdul Chatunart, and Mr. Kittipong Pinyotraool served as member. Also, Mr. Chayut Wattakaphak, Director of the Internal Audit Office, served as its secretary and Mrs. Ratchanee Suksomarth, Head of the Financial and Operational Audit Division, acted as assistant secretary.

In 2022, the Audit Committee conducted a total of 12 meetings for implementing its operations. Details of meeting attendance are given hereunder:

1. Mrs. Intira Phokpoonyarak Chairperson
attended 12 times
2. Mr. Chanin Kanhirun Vice Chairperson
attended 9 times
3. Group Captain Vudh Noichiewkan Member
attended 12 times
4. Mr. Somdul Chatunart Member
attended 12 times
5. Mr. Kittipong Pinyotraool Member
attended 11 times

In these meetings, it had discussions with the CAAT's director-general and relevant executives, and the internal auditor. A summary of the Audit Committee's work in 2022 is given below:

Review of the Financial Reports

The Audit Committee reviewed the CAAT's financial reports for fiscal year 2021. They consisted of the Statement of Financial Position as of 31 December 2021, the Statement of Financial Performance, the Statement of Changes in Net Assets/Equity, the Statement of Cash Flow for the year ended on the same day, Notes to the Financial Statements, a summary of accounting policies, and other notes. While conducting the review, the Audit Committee checked the financial statements both before and after they were audited by the auditor. Also, the Audit Committee discussed accounting policies, book-keeping, and adjustments with the Management Team and the Internal Audit Office to ensure that the preparations of financial statements and the disclosure of

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบส่งเสริมให้สำนักงานมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความโปร่งใส น่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเชื่อมั่นให้กับสำนักงาน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยสอบทานการปฏิบัติงานเพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน ระบบการควบคุมภายในที่รัดกุมเหมาะสมก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กร

ในปี 2565 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับรางวัลหน่วยงานภาครัฐที่มีการพัฒนาการสูงที่สุดในการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ประจำปี 2565 ประเภทหน่วยงานอื่นของรัฐและกองทุน โดยมีผลการประเมินอยู่ในระดับ A คะแนน 90.57 คะแนนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา

การสอบทานการบริหารความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านทุจริต

คณะกรรมการตรวจสอบกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงองค์กรเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องนำมาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อจัดทำแผนการตรวจสอบภายในประจำปี และแผนการตรวจสอบภายในระยะยาว (3 ปี) เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงองค์กร และการตรวจสอบภายในมีทิศทางการทำงานที่สอดคล้องกัน โดยในปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง และการปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นประจำทุกไตรมาส และมีข้อเสนอแนะให้ กพท. ควรทบทวนมาตรการช่วยเหลือเพื่อบรรเทาผลกระทบของผู้ดำเนินการเดินอากาศจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการด้านรายได้อย่างเหมาะสม

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการจัดทำมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนและแจ้งเบาะแสการทุจริตและประพฤติมิชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2564 โดยมีระบบรับแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตหรือประพฤติมิชอบบนหน้าเว็บไซต์ของสำนักงาน และจากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบไม่พบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการทุจริตภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ และการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการรายงานผลการตรวจสอบกระบวนงานต่าง ๆ ตามที่สำนักตรวจสอบภายในนำเสนอ และติดตามการปรับปรุงการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบและให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร โดยสรุปประเด็นที่สำคัญรวมถึงความก้าวหน้าในการปรับปรุงการควบคุมภายในนำเสนอคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบเป็นประจำทุกไตรมาส กรณีตรวจพบประเด็นที่มีนัยสำคัญ จะรายงานคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบทันที

key information were reasonably accurate in material aspects in accordance with government accounting standards and policies promulgated by the Ministry of Finance. They also discussed about the need to explore guidelines for handling outstanding debts in order to improve debt collection efficiency and lower the likelihood of bad debt.

Review of Good Corporate Governance

The Audit Committee underscored the importance of the CAAT's good corporate governance, transparency, and reliability as crucial elements for fostering confidence in CAAT and related parties. To advocate good corporate governance in this respect, the committee reviewed CAAT's operations that supported compliance with applicable laws, regulations, and requirements. Additionally, the improvement of work processes and internal control system was carried out to boost efficiency in CAAT's operations.

In 2022, CAAT received the ITA Award 2022 for being the most exemplary development agency after conducting the Integrity and Transparency Assessment in the category of additional government agencies funded by the prime minister. CAAT got level A assessment results with an increase in its score from the previous year to 90.57 points.

Review of Risk Management and Corruption Risk Management

The Audit Committee identified corporate risk management as a key element to support the formulation of annual and long-term (three-year) internal audit plans. The goal was to ensure that corporate risk management and internal audits would move in the same direction. In 2022, the Audit Committee received reports on the implementation results of risk management plans and internal control improvements on a quarterly basis. In addition, the Audit Committee recommended that CAAT review its assistance measures for air operating license holders who were adversely affected by the COVID-19 outbreak in order to alleviate the impact and achieve adequate revenue management.

In 2021, CAAT developed a complaint management measure to track down details regarding CAAT corruption and misconduct. Consequently, on the official CAAT website, a system for filing complaints about undesirable behavior was laid down. The Audit Committee's review revealed no evidence of conflicts of interest or corruption at CAAT.

ในปี 2565 มีประเด็นตรวจพบที่สำคัญ 2 เรื่อง คือ

1. รายการค้างชำระนานเป็นจำนวนเงินที่สูง จึงได้เสนอแนะให้เร่งรัดจัดทำแนวทางการบริหารหนี้ค้างชำระ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแนวทางฯ เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้อยู่ระหว่างการจัดทำร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การติดตามหนี้ค้างชำระ

2. การจัดการข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการการเดินอากาศใช้ระยะเวลานานซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประชาชนผู้รับบริการ จึงเสนอแนะให้วิเคราะห์ข้อมูลให้ถูกต้องว่าเรื่องร้องเรียนที่ได้รับเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายใด กำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินการจัดการข้อร้องเรียนตั้งแต่การรับเรื่องจนถึงการแจ้งยุติเรื่องให้ชัดเจน โดยอาจพิจารณาตามประเภทและระดับความเสี่ยง และกำหนดเป็น Service level agreement ของการจัดการข้อร้องเรียน ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะเรียบร้อยแล้ว

นอกจากนั้นคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2564 ซึ่งจากการประเมินการควบคุมภายในของฝ่ายบริหาร และสำนักตรวจสอบภายใน มีความเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามองค์ประกอบการควบคุมภายในให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ดีความเสี่ยงที่มีอยู่ ฝ่ายบริหารได้กำหนดแนวทางปรับปรุงการควบคุมภายในไว้แล้ว

การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้มีความเหมาะสม ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบในภาพรวมและประเมินตนเองของกรรมการตรวจสอบรายบุคคล โดยรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุก 6 เดือน เพื่อให้ความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบตามกรอบอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการพัฒนาตนเองในด้านต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีความพร้อม โปร่งใส เชื่อถือได้

Review of Internal Audit and Control Reports

The Audit Committee reviewed the reports on various audits and auditing procedures that were presented by the Internal Audit Office. Also, they followed upon the improvement of the internal control system as suggested in the audit reports and provided additional recommendations to refine management performance. The review concluded with a summary of key issues and progress regarding internal control system improvements, which was subsequently presented to CAAT's Board of Commissioners for consideration on a quarterly basis. In the event that the Audit Committee detected a material issue, they would immediately inform the CAAT's Board of Commissioners.

In 2022, two important issues were detected as follows:

1. Long overdue items with huge balances; the Audit Committee advised expeditiously formulating debt management guidelines. In this respect, CAAT has already developed those guidelines and is currently attempting on creating the draft CAAT regulation on the collection of outstanding debts.

2. Handling complaints about air navigation services at a slow pace; this concern relates to the general public getting services. The Audit Committee therefore recommended that CAAT thoroughly review the data to confirm who is accountable for the complaints and clearly establish the time frame for addressing complaints from receiving to declaring termination. In this regard, CAAT may consider based on the type and degree of risk in order to set up a service-level agreement (SLA) for complaint management. The suggestions have already been put into practice by CAAT.

Also, the Audit Committee reviewed CAAT's 2021 internal control assessment report. The management team's and Internal Audit Office's assessment of internal controls found that CAAT carried out its operations in accordance with all components of internal controls and the Ministry of Finance's Regulation on state organizations' internal audit standards and guidelines, B.E. 2561 (2018). However, CAAT management team has already created guidelines for upgrading internal control systems for current risks.

The Audit Committee's Quality Maintenance

The Audit Committee reviewed the Audit Committee Charter to ensure it was appropriate, up-to-date, and in line with international standards as well as the Finance Ministry's regulations on state organizations' internal audit standards. Also, the Audit Committee's members conducted self-assessments individually and as a group. The results were reported to the CAAT's Board of Commissioners every six months to assure all relevant parties that the Audit Committee had carried out its duty completely and

การกำกับดูแลการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2566 และแผนการตรวจสอบภายในระยะยาว (3 ปี) 2566-2568 โดยพิจารณาความเหมาะสมของขอบเขตการปฏิบัติงาน หน้าที่ความรับผิดชอบ อัตรากำลัง แผนการพัฒนาบุคลากร และงบประมาณประจำปีของสำนักตรวจสอบภายใน และได้สอบทานกฎบัตรการตรวจสอบภายใน เพื่อให้มีการปฏิบัติงานที่ถูกต้องตามวิชาชีพตรวจสอบภายในซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานสำนักตรวจสอบภายในประจำปี 2564 ซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และรับทราบรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการตรวจสอบ แผนการพัฒนาบุคลากรของสำนักตรวจสอบภายใน และการใช้งบประมาณ เป็นประจำทุกไตรมาส นอกจากนั้นคณะกรรมการตรวจสอบยังสนับสนุนให้สำนักตรวจสอบภายในเตรียมความพร้อมและจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรับการตรวจประเมินจากกรมบัญชีกลาง

efficiently, compliant with the framework of its authority, duties and responsibility. In addition, the Audit Committee undertook self-development to promote its preparedness, transparency, and reliability.

Supervision of the Internal Audit

The Audit Committee considered and approved the 2023 internal audit plan and the long-term (three-year) internal audit plan for 2023 to 2025 by determining the appropriateness of the scope of work, responsibility, workforce, the human resource development plan, and the annual budget of the Internal Audit Office. The Audit Committee also conducted a review of the Internal Audit Charter to ensure that internal audits comply with the professional ethics of internal auditing, which are congruent with international standards, and the Ministry of Finance's Regulation on state organizations' internal audit standards and guidelines.

Also, the Audit Committee reviewed the 2021 performance evaluation of the Internal Audit Office's employees pursuant to CAAT's Audit Committee Charter and acknowledged the report on CAAT performances in line with the internal audit plan, the Internal Audit Office's personnel development plan, and the budget use on a quarterly basis. Additionally, they helped the Internal Audit Office prepare and develop an action plan in case the Comptroller General's Department conducted an audit.

นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์
ประธานกรรมการตรวจสอบ
Mrs. Intira Phokpoonyarak
Chairman of the Audit Committee

งบการเงิน ประจำปี 2565
2022 Financial Statements

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรายงานการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (หน่วยงาน) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า รายงานการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากหน่วยงานตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 29 เรื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคดังกล่าวส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินต่อเนื่องจากงวดปี 2563 จนถึงงวดปี 2565 อันเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลงเป็นอย่างมาก เหตุการณ์ดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของหน่วยงานต่อเนื่องมาในงวดปี 2565 ด้วยเช่นกัน แม้ว่าสถานการณ์จะคลี่คลายและรัฐบาลได้ผ่อนคลายมาตรการคัดกรองผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565 อย่างไรก็ตาม หน่วยงานมีสภาพคล่องส่วนเกินจากเงินลงทุนทั้งในรูปของเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาว และเชื่อมั่นว่าสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงรายงานการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อรายงานการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบรายงานการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับรายงานการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อรายงานการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอรายงานการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำรายงานการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่มีข้อกำหนดในกฎหมายหรือเป็นนโยบายรัฐบาลที่จะเลิกหน่วยงานหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานการเงินของหน่วยงาน

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้รายงานการเงินจากการใช้รายงานการเงินเหล่านี้ ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในรายงานการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของหน่วยงาน
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้หน่วยงานต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของรายงานการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่ารายงานการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นายบุญชาย ชุมแสงหิรัญ)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	372,301,420.77	676,272,611.09
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	66,041,767.10	16,691,928.57
เงินลงทุนระยะสั้น	7	1,544,958,853.31	1,468,661,380.99
วัสดุคงเหลือ		420,165.17	531,786.67
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8	**5,449,454.31**	**5,914,244.25**
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**1,989,171,660.66**	**2,168,071,951.57**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	9	8,905,743.15	14,372,086.15
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	10	135,838,412.50	189,151,008.39
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**144,744,155.65**	**203,523,094.54**
รวมสินทรัพย์		**2,133,915,816.31**	**2,371,595,046.11**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นายกลศ เสนาลักษณ์)
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
รายได้			
รายได้ค่าธรรมเนียม	17	393,279,276.67	52,983,119.70
รายได้จากการบริจาค		3,731.81	63,025.25
รายได้อื่น	18	18,787,827.55	23,494,319.76
รวมรายได้		**412,070,836.03**	**76,540,464.71**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	19	373,350,646.51	359,568,728.95
ตอบแทน	20	4,172,025.00	8,140,200.00
ค่าใช้สอย	21	170,584,814.44	148,806,113.57
ค่าวัสดุ		1,717,903.74	1,614,248.37
ค่าสาธารณูปโภค	22	8,148,055.35	8,955,282.62
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	23	78,492,549.23	46,454,208.80
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุน		18,960,260.48	15,970,564.74
ค่าใช้จ่ายอื่น	24	(1,772,969.34)	6,856,976.63
รวมค่าใช้จ่าย		**653,653,285.41**	**596,366,323.68**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		**(241,582,449.38)**	**(519,825,858.97)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นายกลศ เสนาลักษณ์)
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ทุนรับโอนจากกรมการบินพลเรือน	ทุนประเดิมจากรัฐบาล	รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 - ตามที่รายงานไว้เดิม		**15,966,945.42**	**215,287,300.00**	**2,609,016,457.41**	**2,840,270,702.83**
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน		-	-	20,457,937.84	20,457,937.84
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 - หลังการปรับปรุง		**15,966,945.42**	**215,287,300.00**	**2,629,474,395.25**	**2,860,728,640.67**
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2564					
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	-	(519,825,858.97)	(519,825,858.97)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564		**15,966,945.42**	**215,287,300.00**	**2,109,648,536.28**	**2,340,902,781.70**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564		**15,966,945.42**	**215,287,300.00**	**2,109,648,536.28**	**2,340,902,781.70**
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2565					
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	-	(241,582,449.38)	(241,582,449.38)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565		**15,966,945.42**	**215,287,300.00**	**1,868,066,086.90**	**2,099,320,332.32**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นายกลศ เสนาลักษณ์)
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		(241,582,449.38)	(519,825,858.97)
รายการปรับกระทบยอดรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิเป็น			
เงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน :			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		78,492,549.23	46,454,208.80
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร		(13,835,590.37)	(21,415,552.70)
รายได้จากการบริจาค		(3,731.81)	(63,025.25)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์		4.00	-
หนี้สงสัยจะสูญ		(1,772,973.34)	6,856,976.63
กำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง		(17,607.25)	17,773.14
โอนสินทรัพย์เป็นค่าใช้จ่าย		8,734,422.16	1,257,925.24
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายก่อนการเปลี่ยนแปลง		**(169,985,376.76)**	**(486,717,553.11)**
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้ระยะสั้น		(47,727,844.88)	(5,717,816.95)
วัสดุคงเหลือ		111,621.50	196,137.68
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		464,789.94	6,285,656.86
ลูกหนี้ระยะยาว		-	14,624,204.04
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า		1,319,867.92	(3,153,258.10)
เจ้าหนี้ระยะสั้น		2,082,013.30	(1,893,327.26)
เงินรับฝากระยะสั้น		(1,473,811.82)	(3,639,618.69)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		1,989,133.51	1,664,730.51
เงินรับฝากระยะยาว		-	(338,922.50)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน		**(213,219,607.29)**	**(478,689,767.52)**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดจ่ายจากเงินลงทุนระยะสั้น		(76,297,472.32)	(112,207,495.00)
เงินสดรับจากการถอนเงินลงทุนระยะยาว		-	800,000,000.00
เงินสดจ่ายซื้อครุภัณฑ์		(221,276.00)	(7,013,850.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(28,226,760.50)	(55,579,844.30)
ดอกเบี้ยรับ		13,993,925.79	21,536,171.32
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		**(90,751,583.03)**	**646,734,982.02**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ		**(303,971,190.32)**	**168,045,214.50**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี		**676,272,611.09**	**508,227,396.59**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี		**372,301,420.77**	**676,272,611.09**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นายกลศ เสนาลักษณ์)
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุ 1 ข้อมูลทั่วไป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดตั้งตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 ชื่อภาษาอังกฤษ "The Civil Aviation Authority of Thailand" เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นราชการหรือรัฐวิสาหกิจ และมีฐานะเป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ซึ่งในวาระแรกให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือน (เดิม) มาปฏิบัติงานของสำนักงาน ดังนี้ กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กองมาตรฐานสนามบิน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นส่วนงานที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ทุนเริ่มต้นของ กพท. ได้รับโอนทรัพย์สิน หนี้สิน และงบประมาณมาจากกรมการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจของ กพท. ตามพระราชกำหนดนี้ และอีกส่วนหนึ่งได้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2559 งบกลาง รายการเงินสำรองเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเพื่อเป็นทุนประเดิมของ กพท.

กพท. ได้มีประกาศในการเรียกเก็บรายได้ ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 39 (2) โดยเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งคำนวณจากผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ ในอัตรา 15 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยว เป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง อัตราระยะเวลา และวิธีการนำส่งค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ พ.ศ. 2559 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ให้เริ่มเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 เป็นต้นไป

2. ค่าดำเนินการออกตรวจ โดยเรียกเก็บจากผู้ขอตรวจตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามความในมาตรา 5/1 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ทดลอง ทดสอบ หรือกระทำด้วยประการใดเพื่อประกอบการพิจารณาออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง หรือในการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าอากาศยานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพบริภัณฑ์ชิ้นส่วนของอากาศยาน สนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานมีความปลอดภัยหรือเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อออกใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองที่ออกตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติมไว้

ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีสถานที่ตั้งอยู่ที่เลขที่ 333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210

หมายเหตุ 2 เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน

พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 70 ได้บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงานการเงินประจำปีงบประมาณ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน และงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ต่อมากระทรวงการคลังได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการเงินประจำปี ตามหนังสือกระทรวงการคลังที่ กค 0410.2/ว 15 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2563 เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการเงินประจำปี เพื่อให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติสำหรับจัดทำรายงานการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2564 เป็นต้นไป

รายงานการเงินนี้จัดทำตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนดซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในรายงานการเงินตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง รูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563

รอบระยะเวลาบัญชีใช้ปีปฏิทิน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคมของปีปฏิทินนั้น ตามระเบียบคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีการงบประมาณของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2563

หมายเหตุ 3 มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ และมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่ปรับปรุงใหม่

หลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐ ของมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 ลงวันที่ 8 เมษายน 2564 มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป โดยให้หน่วยงานนำไปถือปฏิบัติกับรายการที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป

นโยบายการบัญชีภาครัฐ เรื่อง บัตรภาษี ให้ถือปฏิบัติสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ข้างต้นไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อรายงานการเงินในงวดปัจจุบัน

หมายเหตุ 4 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

4.1.1 เงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เช็ค ดราฟต์ และธนาณัติ หน่วยงานจะรับรู้เงินสดและเงินฝากธนาคารในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ และแสดงรายการดังกล่าวไว้ในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน

4.1.2 เงินทดรอง เป็นเงินที่หน่วยงานได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการ เพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของหน่วยงาน ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ แสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

4.1.3 รายการเทียบเท่าเงินสด ได้แก่ เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน เช่น เงินฝากประจำ และตั๋วเงินที่มีวันถึงกำหนดภายใน 3 เดือน แสดงไว้เป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

4.2 ลูกหนี้ระยะสั้น

4.2.1 ลูกหนี้เงินยืม

รับรู้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงิน

4.2.2 ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม

รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้

4.2.3 ลูกหนี้อื่น

รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้

4.2.4 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะคำนวณเป็นร้อยละของยอดลูกหนี้ค่าธรรมเนียมและลูกหนี้อื่น โดยการจัดกลุ่มลูกหนี้จำแนกตามอายุของหนี้ที่ค้างชำระ ลูกหนี้กลุ่มที่ค้างชำระนานจะนำมาคำนวณหาจำนวนหนี้สงสัยจะสูญด้วยอัตราร้อยละที่สูงกว่าลูกหนี้ที่เริ่มค้างชำระเกินกำหนด โดยถือว่าลูกหนี้ที่ค้างชำระจะมีโอกาสไม่ชำระหนี้มากกว่าลูกหนี้ที่เริ่มเกิดขึ้น ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	20
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	50
เกินกว่า 2 ปีขึ้นไป	100

หลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ เริ่มถือปฏิบัติกับงบแสดงฐานะการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลัง วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

4.3 เงินลงทุน

เงินลงทุน หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 3 เดือน ตราสารหนี้ ตราสารทุน และสินทรัพย์อื่นที่ถือไว้เพื่อรับผลตอบแทน

หน่วยงานจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะสั้นหรือจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะยาว ดังนี้

4.3.1 เงินลงทุนระยะสั้น หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้ไม่เกิน 1 ปี หรือมีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

4.3.2 เงินลงทุนระยะยาว หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้เกิน 1 ปี หรือมีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

4.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูง และไม่มีลักษณะคงทนถาวร หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน

4.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า คือ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานจ่ายเพื่อซื้อสินทรัพย์หรือบริการไปแล้ว และจะได้รับประโยชน์ตอบแทนในอนาคตซึ่งคาดว่าจะใช้หมดไปในระยะสั้น หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าตามมูลค่าของสินทรัพย์หรือบริการที่คาดว่าจะได้รับ

4.6 อาคาร และอุปกรณ์

หน่วยงานรับรู้รายการอุปกรณ์ เฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป ยกเว้นรายการที่ได้มาก่อนปี 2563 รับรู้เป็นอุปกรณ์เมื่อมีมูลค่าขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป

ราคาทุนรวมต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพและสถานที่ที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร ราคาทุนของสินทรัพย์ที่ก่อสร้างขึ้นเองประกอบด้วย ต้นทุนค่าวัสดุ ค่าแรงทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์

ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีรูปแบบและอายุการให้ประโยชน์ที่แตกต่างกัน และมีต้นทุนที่มีนัยสำคัญจะบันทึกส่วนประกอบนั้นแยกต่างหากจากกัน

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง ต้นทุนในการเปลี่ยนแทน

ส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคารและอุปกรณ์ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่หน่วยงานจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้นจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ และตัดมูลค่าของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนออกจากบัญชีด้วยมูลค่าตามบัญชี ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงอาคาร และอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ (ดูตารางการกำหนดอายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค0410.3/ว43 ลงวันที่ 29 มกราคม 2562 เรื่อง คู่มือการบัญชีภาครัฐเรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์) ดังนี้

ประเภทครุภัณฑ์	อายุการให้ประโยชน์ (ปี)
ครุภัณฑ์สำนักงาน	5 ปี
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	3 - 5 ปี
ครุภัณฑ์ยานพาหนะ (รวมอากาศยาน)	5 - 20 ปี
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	5 - 10 ปี
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	5 - 10 ปี
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	5 - 15 ปี
ครุภัณฑ์สำรวจ	5 - 10 ปี
ครุภัณฑ์โรงงาน	2 - 5 ปี
ครุภัณฑ์งานบ้าน	2 - 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์รวมถึงระบบต่าง ๆ และต้นทุนเว็บไซต์ทั้งที่ได้มาจากการจัดซื้อ และการจ้างพัฒนาขึ้น โดยหน่วยงานมีสิทธิ์ควบคุมการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์นั้น และคาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการบริการจากสินทรัพย์นั้นเกินกว่าหนึ่งปี หน่วยงานแสดงรายการสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ 3 - 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมระหว่างพัฒนา

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้รับโอนจากกรมการบินพลเรือนใช้ราคาทุนสุทธิ ณ วันที่รับโอนเป็นราคาทุน และคำนวณค่าตัดจำหน่ายตามอายุการให้ประโยชน์ที่เหลืออยู่ ซึ่งไม่เกินอัตราค่าตัดจำหน่ายที่กำหนดข้างต้น

4.8 เจ้าหนี้การค้า

รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

4.9 เจ้าหนี้ระยะสั้น

รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

4.10 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.10.1 รายได้จากเงินงบประมาณ

รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินงบประมาณ

4.10.2 รายได้ค่าธรรมเนียม

เป็นรายได้ที่หน่วยงานได้รับอนุญาตให้เก็บรายได้นั้นเพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานของหน่วยงานรับรู้เป็นรายได้เมื่อเกิดรายได้ดังนี้

4.10.2.1 รายได้ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต รับรู้รายได้เมื่อดำเนินการอนุญาตแล้วเสร็จ

4.10.2.2 รายได้ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ รับรู้รายได้เมื่อผู้โดยสารเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ

4.10.2.3 รายได้ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎี รับรู้รายได้เมื่อได้รับชำระเงิน

4.10.2.4 รายได้ค่าธรรมเนียมฝึกอบรม รับรู้รายได้เมื่อให้การฝึกอบรม

4.10.2.5 รายได้ค่าดำเนินการออกตรวจ รับรู้รายได้เมื่อสำนักงานแจ้งให้ผู้ยื่นคำขอชำระค่าใช้จ่าย

4.10.3 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ของรัฐบาลที่หน่วยงานได้รับและจะต้องนำส่งคลัง หน่วยงานรับรู้เงินรายได้แผ่นดินเมื่อได้รับรายได้และเนื่องจากรายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ ดังนั้น ณ วันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงานหน่วยงานจะปิดบัญชีรายได้แผ่นดินและบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไปเข้าบัญชีรายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เพื่อแสดงภาระผูกพันที่หน่วยงานจะต้องนำเงินส่งคลังในงวดบัญชีต่อไป

4.10.4 ค่าใช้จ่าย

หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายเมื่อประโยชน์เชิงเศรษฐกิจลดลงเนื่องจากการลดลงของสินทรัพย์หรือการเพิ่มขึ้นของหนี้สินและเมื่อหน่วยงานสามารถวัดมูลค่าของประโยชน์เชิงเศรษฐกิจที่ลดลงได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนี้

1) ค่าใช้จ่ายบุคลากร คือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับบุคคลและการจ้างงาน เช่น เงินเดือนค่าจ้าง ค่าบำเหน็จบำนาญ ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ เป็นต้น หน่วยงานจะรับรู้เมื่อค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คือ ค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปเพื่อการดำเนินงานของหน่วยงาน เช่น ค่าวัสดุ ค่าใช้สอย ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขายไม่ว่าจะเป็นการซื้อหรือผลิตเอง เป็นต้น รายการเหล่านี้จะรับรู้เมื่อค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

3) ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเป็นค่าใช้จ่ายที่รัฐจ่ายเป็นเงินอุดหนุนหรือจ่ายเป็นเงินช่วยเหลือให้แก่องค์กรหรือบุคคลอื่นโดยไม่ได้รับผลตอบแทนทางการเงินหรือไม่ได้รับสินค้าและบริการใดเป็นการแลกเปลี่ยนโดยตรง ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนนี้อาจจ่ายตามกฎหมายตามนโยบายของรัฐบาล หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับ เช่น ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือเกษตรกร ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ เป็นต้น โดยทั่วไปหน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเมื่อเป็นไปตามเกณฑ์

4.11 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.12 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กพท. ได้เข้าร่วม "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์ พูล ฟันด์" ซึ่งได้จดทะเบียนแล้ว ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 และไม่เกินร้อยละ 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และ กพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 - 10 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

หมายเหตุ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินฝากธนาคาร - ประเภทออมทรัพย์	220,890,886.78	260,203,394.32
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 3 เดือน	151,410,533.99	416,069,216.77
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**372,301,420.77**	**676,272,611.09**

หมายเหตุ 6 ลูกหนี้ระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ลูกหนี้เงินยืม	288,772.00	274,980.00
เงินรอรับคืน	784,000.00	459,200.00
รายได้ค้างรับ	27,453,795.00	3,852,477.34
ดอกเบี้ยค้างรับ	5,810,617.59	5,968,953.01
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม	36,024,347.88	12,090,892.03
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม	(4,644,003.29)	(6,856,976.63)
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม (สุทธิ)	31,380,344.59	5,233,915.40
ลูกหนี้อื่น	764,237.92	902,402.82
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้อื่น	(440,000.00)	-
ลูกหนี้อื่น (สุทธิ)	324,237.92	902,402.82
รวมลูกหนี้ระยะสั้น	**66,041,767.10**	**16,691,928.57**

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้อื่น จำนวน 440,000.00 บาท เป็นรายการลูกหนี้ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและค่าธรรมเนียมใบสำคัญแต่งตั้งผู้ทดสอบภาคอากาศนักบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ไม่สามารถเรียกเก็บเงินได้ตั้งแต่ปี 2559 จึงตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้อื่นทั้งจำนวน

ลูกหนี้เงินยืมและลูกหนี้ค่าธรรมเนียม ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้เงินยืม	ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	เกินกำหนดชำระไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดชำระเกินกว่า 15 วัน	รวม
2565	288,772.00	-	-	288,772.00
2564	274,980.00	-	-	274,980.00

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม	ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	เกินกำหนดชำระไม่เกิน 30 วัน	เกินกำหนดชำระเกินกว่า 30 วัน	รวม
2565	28,126,616.36	958,838.30	6,938,893.22	36,024,347.88
2564	3,489,903.10	116,529.84	8,484,459.09	12,090,892.03

หมายเหตุ 7 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 6 เดือน	1,124,325,740.15	-
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 12 เดือน	420,633,113.16	1,468,661,380.99
รวมเงินลงทุนระยะสั้น	**1,544,958,853.31**	**1,468,661,380.99**

หมายเหตุ 8 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	-	1,030,599.00
ค่าเบี้ยประกันชีวิตจ่ายล่วงหน้า	5,449,454.31	4,883,645.25
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	**5,449,454.31**	**5,914,244.25**

หมายเหตุ 9 อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

ประเภท	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาสุทธิ	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด	ปลายงวด	ณ 31 ธ.ค. 64	ณ 31 ธ.ค. 63
อาคารสำนักงาน	5,544,267.57	-	-	-	5,544,267.57	1,859,193.38	363,133.48	-	2,222,326.86	3,321,940.71	3,685,074.19
รวม	**5,544,267.57**	**-**	**-**	**-**	**5,544,267.57**	**1,859,193.38**	**363,133.48**	**-**	**2,222,326.86**	**3,321,940.71**	**3,685,074.19**
ครุภัณฑ์สำนักงาน	5,501,806.20	-	-	-	5,501,806.20	5,113,804.87	303,531.99	-	5,417,336.86	84,469.34	388,001.33
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	4,449,071.52	-	-	-	4,449,071.52	3,383,963.00	378,150.74	-	3,762,113.74	686,957.78	1,065,108.52
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	5,005,931.15	-	-	-	5,005,931.15	4,031,622.75	530,999.21	-	4,562,621.96	443,309.19	974,308.40
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	-	-	-	45,504.00	19,518.54	5,682.53	-	25,201.07	20,302.93	25,985.46
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	4,032,050.39	-	-	(1,042,436.20)	2,989,614.19	3,933,550.08	51,538.55	(1,042,432.20)	2,942,656.43	46,957.76	98,500.31
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	72,753,755.09	221,276.00	-	-	72,975,031.09	64,618,657.15	4,054,578.50	-	68,673,235.65	4,301,795.44	8,135,097.94
ครุภัณฑ์งานบ้าน	78,255.50	-	-	-	78,255.50	78,245.50	-	-	78,245.50	10.00	10.00
รวม	**91,866,373.85**	**221,276.00**	**-**	**(1,042,436.20)**	**91,045,213.65**	**81,179,361.89**	**5,324,481.52**	**(1,042,432.20)**	**85,461,411.21**	**5,583,802.44**	**10,687,011.96**
รวม อาคาร และอุปกรณ์ — สุทธิ	**97,410,641.42**	**221,276.00**	**-**	**(1,042,436.20)**	**96,589,481.22**	**83,038,555.27**	**5,687,615.00**	**(1,042,432.20)**	**87,683,738.07**	**8,905,743.15**	**14,372,086.15**

หมายเหตุ 10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

ประเภท	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาสุทธิ	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด	ปลายงวด	ณ 31 ธ.ค. 64	ณ 31 ธ.ค. 63
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	316,287,097.71	34,400.50	19,457,937.84	-	335,779,436.05	127,586,101.82	72,804,934.23	-	200,391,036.05	135,388,400.00	188,700,995.89
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	450,012.50	28,192,360.00	(28,192,360.00)	-	450,012.50	-	-	-	-	450,012.50	450,012.50
รวม สินทรัพย์ไม่มีตัวตน — สุทธิ	**316,737,110.21**	**28,226,760.50**	**(8,734,422.16)**	**-**	**336,229,448.55**	**127,586,101.82**	**72,804,934.23**	**-**	**200,391,036.05**	**135,838,412.50**	**189,151,008.39**

หมายเหตุ 11 เจ้าหนี้ระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เจ้าหนี้ระหว่างกัน	784,000.00	459,200.00
ใบสำคัญค้างจ่าย	5,809,405.28	5,065,201.83
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	2,194,501.14	2,110,478.87
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	12,527,087.63	9,648,342.16
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	612,990.88	677,507.17
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอนำส่ง	24,182.20	1,909,423.80
รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น	**21,952,167.13**	**19,870,153.83**

หมายเหตุ 12 เงินรับฝากระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินประกันสัญญา	2,854,466.02	4,303,109.60
เงินประกันผลงาน	664,826.00	700,245.76
รวมเงินรับฝากระยะสั้น	**3,519,292.02**	**5,003,355.36**

หมายเหตุ 13 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้รับล่วงหน้า	2,495,314.10	2,793,490.59
เงินรับฝากจากหน่วยงานอื่น	2,295,000.00	-
รายได้รอการรับรู้	258,094.75	269,516.56
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	**5,048,408.85**	**3,063,007.15**

หมายเหตุ 14 เงินรับฝากระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินประกันสัญญาระยะยาว	160,660.50	160,660.50
รวมเงินรับฝากระยะยาว	**160,660.50**	**160,660.50**

หมายเหตุ 15 ทุนรับโอนจากกรมการบินพลเรือน

กพท. ได้รับโอนทรัพย์สินจากกรมการบินพลเรือน รวมทั้งสิ้น จำนวน 15,966,945.42 บาท ดังนี้

1. ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์มาจากกรมการบินพลเรือน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 6,386,036.31 บาท

2. ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2559 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการบินพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบสินทรัพย์ (ครุภัณฑ์) ที่โอนมาใช้งานที่ กพท. สินทรัพย์ที่รับโอน ประกอบด้วย อาคาร ครุภัณฑ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 9,310,233.31 บาท

3. ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2560 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการบินพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบครุภัณฑ์ โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 270,675.80 บาท

หมายเหตุ 16 ทุนประเดิมจากรัฐบาล

กพท. ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 งบกลาง รายการเงินสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน 215,287,300.00 บาท เพื่อใช้เป็นทุนประเดิมของ กพท.

หมายเหตุ 17 รายได้ค่าธรรมเนียม

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต	106,362,466.67	25,710,634.00
ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีด้านการเดินอากาศ	1,283,300.00	1,318,400.00
ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ	273,801,010.00	18,437,085.70
ค่าดำเนินการออกตรวจ	11,832,500.00	7,517,000.00
รวมรายได้ค่าธรรมเนียม	**393,279,276.67**	**52,983,119.70**

หมายเหตุ 18 รายได้อื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินเพิ่มค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ	579,341.32	66,440.80
ดอกเบี้ยจากธนาคาร	13,835,590.37	21,415,552.70
รายได้อื่น	4,364,628.26	685,883.69
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8,267.60	1,326,442.57
รวมรายได้อื่น	**18,787,827.55**	**23,494,319.76**

หมายเหตุ 19 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
เงินเดือน	296,074,212.69	286,478,370.80
เงินประจำตำแหน่ง	10,744,103.01	12,162,707.46
ค่าตอบแทนพิเศษตามผลงาน	-	787,675.00
ค่าล่วงเวลา	3,873,945.63	3,131,659.18
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	15,228,694.86	12,572,716.91
ค่าเบี้ยประกันชีวิต	7,953,268.80	8,125,047.95
ค่ารักษาพยาบาล	2,067,942.75	1,266,989.75
เงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ	-	2,595,000.00
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างและเกษียณอายุ	2,181,530.02	2,033,910.90
เงินช่วยการศึกษาบุตร	483,830.00	320,072.25
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	34,743,118.75	30,094,578.75
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	**373,350,646.51**	**359,568,728.95**

หมายเหตุ 20 ค่าตอบแทน

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ	3,332,025.00	7,330,200.00
ค่าตอบแทนคณะกรรมการ	840,000.00	810,000.00
รวมค่าตอบแทน	**4,172,025.00**	**8,140,200.00**

หมายเหตุ 21 ค่าใช้สอย

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	23,759,642.48	24,381,884.09
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	28,599,878.27	4,629,186.41
ค่าจ้างเหมาบริการ	49,345,874.37	29,429,880.19
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	336,300.00	229,615.40
ค่าจ้างที่ปรึกษา	13,872,953.52	41,943,027.60
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	339,320.09	205,911.96
ค่าเช่าสำนักงาน	23,700,000.00	23,700,000.00
ค่าเช่ายานพาหนะ	2,395,390.50	2,313,771.88
ค่าเช่าระบบ Cloud Server	2,905,000.00	3,378,204.00
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	53,193.98	-
ค่าสอบบัญชี	1,150,000.00	1,150,000.00
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	83,534.43	121,561.63
ค่าสมาชิกเพื่อการดำเนินงาน	1,771,464.62	1,069,976.40
ค่าใช้สอยอื่น	22,272,262.18	16,253,094.01
รวมค่าใช้สอย	**170,584,814.44**	**148,806,113.57**

หมายเหตุ 22 ค่าสาธารณูปโภค

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าไฟฟ้า	6,484,308.07	7,424,346.71
ค่าน้ำประปา	112,492.85	45,196.80
ค่าโทรศัพท์	366,141.27	342,736.92
ค่าอินเทอร์เน็ต	1,046,768.16	1,003,258.19
ค่าไปรษณีย์	138,345.00	139,744.00
รวมค่าสาธารณูปโภค	**8,148,055.35**	**8,955,282.62**

หมายเหตุ 23 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ค่าเสื่อมราคา-อาคาร	363,133.48	363,134.85
ค่าเสื่อมราคา-ครุภัณฑ์	5,324,481.52	13,767,084.06
ค่าตัดจำหน่าย-สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	72,804,934.23	32,323,989.89
รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	**78,492,549.23**	**46,454,208.80**

หมายเหตุ 24 ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ขาดทุนจากตัดจำหน่ายสินทรัพย์	4.00	-
หนี้สงสัยจะสูญ	(1,772,973.34)	6,856,976.63
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	**(1,772,969.34)**	**6,856,976.63**

หมายเหตุ 25 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กพท. มีพนักงานเป็นสมาชิกกองทุนจำนวน 376 ราย โดย กพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 5 ปี ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก สมาชิกที่มีอายุการทำงานมากกว่า 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี ในอัตราร้อยละ 8 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และสมาชิกที่มีอายุการทำงานมากกว่า 10 ปีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก ในงวดบัญชีนี้ กพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,228,694.86 บาท ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ 26 การจัดประเภทรายการใหม่

ในงวดปี 2565 กพท. จัดประเภทการแสดงรายการค่าใช้จ่ายใหม่ ทำให้ตัวเลขเปรียบเทียบของปี 2564 ที่แสดงไว้เดิมเปลี่ยนแปลงไปบางรายการ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	ตามที่รายงานไว้เดิม	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	จัดประเภทรายการใหม่
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน			
ค่าใช้สอย	163,758,178.31	(14,952,064.74)	148,806,113.57
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุน	1,018,500.00	14,952,064.74	15,970,564.74

หมายเหตุ 27 ภาระผูกพัน

กพท. ได้มีการเช่าทรัพย์สิน และมีรายจ่ายประเภทค่าใช้สอย ซึ่ง กพท. เป็นผู้เช่า โดยมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับการเช่าทรัพย์สินโดยจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่บอกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
ไม่เกิน 1 ปี	5,545,032.50	5,528,429.00
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	13,292,452.00	2,294,064.00
รวม	**18,837,484.50**	**7,822,493.00**

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

(หน่วย : บาท)

	2565	2564
	2565	**2564**
สัญญาที่ยังไม่ได้รับรู้	40,265,913.18	59,723,851.02
อุปกรณ์และอื่น ๆ	40,265,913.18	59,723,851.02

ภาระผูกพันข้างต้นเกิดจากมูลค่าตามสัญญาจ้างก่อสร้าง ปรับปรุง และจัดหาสินทรัพย์

หมายเหตุ 28 หนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

28.1 คดีศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ.1164/2559 ระหว่าง บริษัท บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. (เดิม คือ กรมการบินพลเรือน หรือ บพ.) ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2555 ผู้ฟ้องคดี ได้กล่าวหาว่า กพท. (บพ. เดิม) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ออกใบแจ้งหนี้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมขึ้นลงของอากาศยานเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และขอให้ทอท. และ กพท. (บพ. เดิม) ร่วมกันชำระเงินหรือชำระเงินค่าธรรมเนียมขึ้นลงฯ ที่เรียกเก็บโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย จำนวน 928,412.25 บาท แทนกัน พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากต้นเงินดังกล่าวตั้งแต่วันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 21 กรกฎาคม 2559 ศาลปกครองกลางได้พิพากษาในคดีหมายเลขดำที่ 1825/2555 คดีหมายเลขแดงที่ 1401/2559 ว่า การกระทำของ กพท. ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่ามีการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่อย่างใด พิพากษายกฟ้อง

ต่อมา วันที่ 19 สิงหาคม 2559 บริษัทบางกอกฯ อุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด โดยขอให้กลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลางให้ ทอท. และ กพท. ร่วมกันหรือแทนกันชำระเงินดังกล่าว

และในวันที่ 24 มีนาคม 2566 ศาลปกครองสูงสุด ได้กำหนดนั่งพิจารณาครั้งแรกในวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

28.2 ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ บ. 252/2563 บ. 168/2564 นายปรีดา ยังสุขสถาพร ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. และคณะกรรมการกำกับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดี

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 กพท. ถูกฟ้องร้องคดี กรณีมีคำสั่งที่ 159/2563 ย้าย นายปรีดา ยังสุขสถาพร ไปดำรงตำแหน่งประจำผู้อำนวยการ และเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 962,141.95 บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไป

ต่อมา ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้องเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2566

28.3 ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ บ. 326/2564 นางสาวเขมิกา สกุลแพทย์ ผู้ฟ้องคดี กพท. ผู้ถูกฟ้องคดี (โอนคดีจากศาลแรงงานกลาง คดีหมายเลขดำที่ ร 6179/2563)

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 กพท. ถูกฟ้องร้องคดี กรณีการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเรียกค่าเสียหายจำนวน 15,599,500.00 บาท

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2564 สำนักงานอัยการสูงสุด แจ้งว่าในชั้นพิจารณาศาลแรงงานกลางและศาลปกครองกลางเห็นพ้องกันว่าคดีนี้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีปกครอง ศาลแรงงานกลางอนุญาตให้โอนคดีไปยังศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางมีหมายแจ้งคำสั่งศาล ให้ กพท. ส่งเอกสารเพิ่มเติม

ต่อมาวันที่ 23 กันยายน 2565 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งเรียกให้ผู้ถูกฟ้องคดียื่นคำให้การเพิ่มเติม

และในวันที่ 7 ธันวาคม 2565 กพท. ได้ยื่นชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมต่อพนักงานอัยการ และพนักงานอัยการได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมต่อศาล ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

หมายเหตุ 29 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินต่อเนื่องจากงวดปี 2563 จนถึงงวดปี 2565 ทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยว และการบริการภายในประเทศ อันเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้ปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลงเป็นอย่างมาก เหตุการณ์ดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของหน่วยงานต่อเนื่องมาในงวดปี 2565 ด้วยเช่นกัน แม้ว่าสถานการณ์จะคลี่คลายและรัฐบาลได้ผ่อนคลายมาตรการคัดกรองผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565 อย่างไรก็ตาม หน่วยงานมีสภาพคล่องส่วนเกินจากเงินลงทุนทั้งในรูปของเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาว และเชื่อมั่นว่าสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง

หมายเหตุ 30 วันที่ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงิน

รายงานการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงินโดยผู้มีอำนาจ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2566

หมายเหตุ 31 รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

รายการ	งบสุทธิ	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	410,765,993.00	-	324,307,532.00	86,458,461.00
งบดำเนินงาน	369,044,546.99	1,374,958.60	178,210,030.24	189,459,558.15
งบลงทุน	18,476,520.00	-	-	18,476,520.00
งบรายจ่ายอื่น	42,164,485.00	9,401,450.00	24,385,890.00	8,377,145.00
รวม	**840,451,544.99**	**10,776,408.60**	**526,903,452.24**	**302,771,684.15**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2564

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	12,598,160.00	5,654,898.60	6,943,261.40
งบลงทุน	1,350,037.50	-	1,350,037.50
งบรายจ่ายอื่น	9,401,450.00	9,401,450.00	-
รวม	**23,349,647.50**	**15,056,348.60**	**8,293,298.90**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2563

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	8,489,332.57	1,906,062.00	6,583,270.57
งบลงทุน	26,154,516.50	-	26,154,516.50
งบรายจ่ายอื่น	815,231.39	-	815,231.39
รวม	**35,459,080.46**	**1,906,062.00**	**33,553,018.46**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2562

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	25,864,366.45	4,779,916.00	21,084,450.45
งบลงทุน	18,443,600.00	-	18,443,600.00
งบรายจ่ายอื่น	1,659,155.77	605,065.00	1,054,090.77
รวม	**45,967,122.22**	**5,384,981.00**	**40,582,141.22**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2561

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	6,555,814.26	-	6,555,814.26
งบลงทุน	64,228,829.49	28,192,360.00	36,036,469.49
รวม	**70,784,643.75**	**28,192,360.00**	**42,592,283.75**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

รายการ	งบสุทธิ	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	423,978,886.23	-	351,094,060.49	72,884,825.74
งบดำเนินงาน	251,359,226.10	12,598,160.00	126,387,953.61	112,373,112.49
งบลงทุน	5,794,070.00	1,350,037.50	803,004.00	3,641,028.50
งบรายจ่ายอื่น	55,048,870.00	9,401,450.00	40,488,350.14	5,159,069.86
รวม	**736,181,052.33**	**23,349,647.50**	**518,773,368.24**	**194,058,036.59**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2563

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	18,651,193.50	10,161,860.93	8,489,332.57
งบลงทุน	38,078,390.50	11,923,874.00	26,154,516.50
งบรายจ่ายอื่น	11,791,015.41	10,975,784.02	815,231.39
รวม	**68,520,599.41**	**33,061,518.95**	**35,459,080.46**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2562

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	**33,687,649.45**	**7,823,283.00**	**25,864,366.45**
งบลงทุน	**18,443,600.00**	**-**	**18,443,600.00**
งบรายจ่ายอื่น	**1,659,155.77**	**-**	**1,659,155.77**
รวม	**53,790,405.22**	**7,823,283.00**	**45,967,122.22**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี พ.ศ. 2561

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	8,106,244.26	1,550,430.00	6,555,814.26
งบลงทุน	120,613,549.49	56,384,720.00	64,228,829.49
รวม	**128,719,793.75**	**57,935,150.00**	**70,784,643.75**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

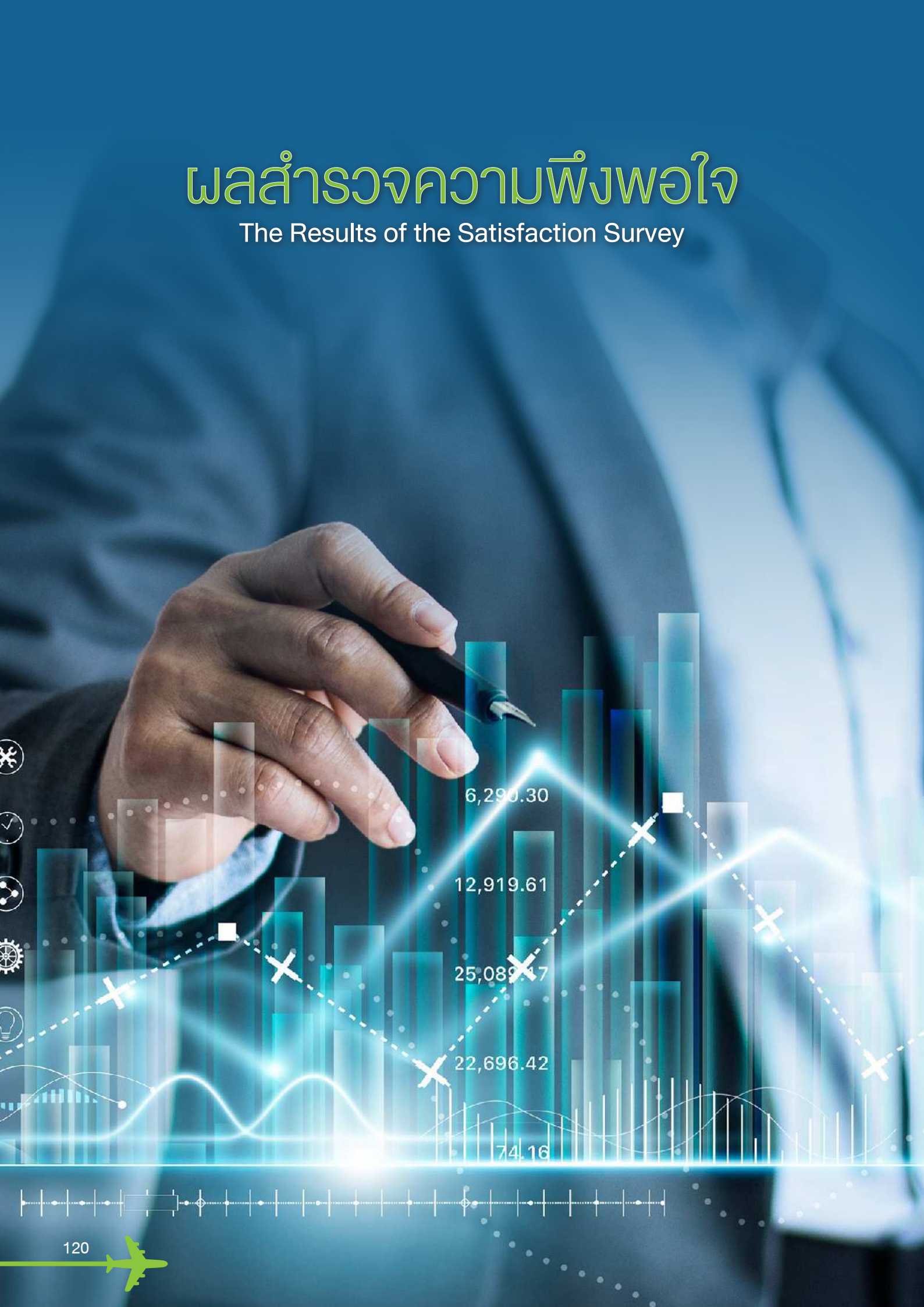
(หน่วย : บาท)

	2565	2564
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		
รายได้แผ่นดิน - ค่าปรับ	305,000.00	1,870,000.00
รายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ	305,000.00	1,870,000.00
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	305,000.00	1,870,000.00
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ	-	-

13
14
15
17
Year 2016
10
25
34
50
60
90
150

ผลสำรวจความพึงพอใจ

The Results of the Satisfaction Survey



ผลสำรวจความพึงพอใจ

โครงการประเมินผลความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม ประจำปี 2565 มีกลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการสำรวจ 2 ขอบเขต คือ การสำรวจในกลุ่มประชาชนทั่วไปและกลุ่มอุตสาหกรรมการบินจำนวน 1,210 ตัวอย่าง เพื่อประเมินผลและทราบถึงระดับความพึงพอใจที่มีต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมของ กพท. และนำมาซึ่งการพัฒนาและยกระดับการปฏิบัติงานของ กพท. ต่อไป นอกจากนี้ ได้มีการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หยั่งลึก (In-depth Interview) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยขยายผลความเข้าใจที่ได้รับจากการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณและเป็นการค้นหาแนวทางในการตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อตอบโจทย์ความต้องการในอุตสาหกรรมการบินต่อไป สำหรับการสัมภาษณ์เชิงหยั่งลึกกับผู้ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีจำนวนทั้งสิ้น 15 ราย แบ่งเป็นกลุ่มสายการบิน จำนวน 4 ราย กลุ่มหน่วยงานการบิน จำนวน 2 ราย กลุ่มสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 5 ราย กลุ่มสนามบิน จำนวน 1 ราย กลุ่มหน่วยงานอื่น ๆ จำนวน 2 ราย และกลุ่มศูนย์ซ่อม จำนวน 1 ราย โดยในแต่ละขอบเขตงานสามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

การสำรวจความพึงพอใจโดยรวมที่มีต่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของ กพท. ปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 3.79, ร้อยละ 75.8) มีความพึงพอใจโดยรวมต่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของ กพท. น้อยกว่า ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 3.93, ร้อยละ 78.7) มีค่าเฉลี่ยลดลง 0.14 โดยกลุ่มอุตสาหกรรมการบินมีระดับความพึงพอใจโดยรวมต่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของ กพท. ในปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 3.43, ร้อยละ 68.5) น้อยกว่า ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 3.63, ร้อยละ 72.5) มีค่าเฉลี่ยลดลง 0.02 ในขณะที่กลุ่มประชาชนทั่วไปมีระดับความพึงพอใจโดยรวมต่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของ กพท. ในปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 3.99, ร้อยละ 79.7) มากกว่า ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 9.10, ร้อยละ 82.0) มีค่าเฉลี่ยลดลง 0.11

การสำรวจความพึงพอใจต่อการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมของ กพท. ในภาพรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก (ค่าเฉลี่ย 3.79, ร้อยละ 75.8) โดยกลุ่มประชาชนทั่วไปมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก (ค่าเฉลี่ย 3.99, ร้อยละ 79.7) ขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมการบินมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.43, ร้อยละ 68.5) ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มประชาชนทั่วไป โดยการให้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ ถูกต้องแม่นยำเป็นประเด็นที่ส่วนใหญ่พึงพอใจมากที่สุด ขณะที่ความหลากหลายของช่องทางการเผยแพร่ เป็นประเด็นที่มีความพึงพอใจน้อยที่สุด ทั้งนี้ เรื่องความสามารถในการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้จริงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อระดับความพึงพอใจโดยรวมมากที่สุด อย่างไรก็ตาม กพท. ควรมุ่งเน้นแก้ไขในเรื่องการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่เข้าใจง่าย และสื่อสารข้อมูลได้รวดเร็ว ทันเวลา เป็นสิ่งที่ต้องการให้ กพท. พัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานในเรื่องการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรมมากที่สุด

การสำรวจความพึงพอใจโดยรวมในการใช้บริการของ กพท. ปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 4.10, ร้อยละ 82.1) มีความพึงพอใจโดยรวมมากกว่า

The Results of the Satisfaction Survey

The project to evaluate public and aviation enterprises' satisfaction of CAAT's performance and release of associated information, news, knowledge and innovations in 2022 was bifurcated. Part 1 involved a survey of the general public and enterprises in the aviation industry. The survey had 1,210 respondents. Conducted to assess the performance of CAAT and respondents' satisfaction with CAAT's work, including the timely release of information, news, knowledge, and innovations, the survey promised to help develop and upgrade CAAT's standards further. Part 2 involved in-depth interviews with 15 people from target groups. These interviews were conducted to better understand findings from the quantitative component and explore guidelines for responding to target groups' needs/expectations to better fulfill the aviation industry's needs. Of the 15 interviewees, four came from airlines, two from aviation authorities, five from flight-training institutes, one from an airport, one from a repair center, and two from other agencies. The findings from these two parts are summarized as follows:

On CAAT release of information and news in 2022, respondents were less satisfied overall (3.79 points or 75.8%) than in 2021 (3.93 points or 78.7%), a decrease of 0.14%. Group-wise, aviation enterprises were less satisfied overall (3.45 points or 68.5%) in comparison to 2021 (3.63 points or 72.5%). Concomitantly, with a fall of 0.11%, the public were less satisfied overall (3.99 points or 79.7%) than they were in 2021 (9.10 points or 82.0%).

On CAAT's release of information, news, knowledge, and innovations, respondents were very satisfied overall (3.79 points or 75.8%). When divided into groups, the public were very satisfied (3.99 points or 79.7%) while aviation enterprises were moderately satisfied (3.43 points or 68.5%). The reliability and accuracy of information were the most satisfactory aspects for the respondents. The aspect they were least satisfied with was the release channels. Practical information, however, was the most significant aspect of respondents' overall satisfaction. Respondents recommended that CAAT focus on easy-to-understand presentation of information and fast/timely release of accurate information, news, knowledge, and innovations.

On CAAT services in 2022, respondents were more satisfied overall (4.10 points or 82.1%) than in 2021 (4.05 points or 81.1%), a rise of 0.05%. When divided by groups, aviation enterprises were more satisfied overall (3.88 points or 77.5%) compared to 2021 (3.80 points or 76.6%), an increase

ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 4.05, ร้อยละ 81.1) มีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.05 โดยกลุ่มอุตสาหกรรมการบินมีระดับความพึงพอใจโดยรวมในการใช้บริการของ กพท. ในปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 3.88, ร้อยละ 77.5) มากกว่า ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 3.80, ร้อยละ 76.6) มีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.08 ในขณะที่กลุ่มประชาชนทั่วไปมีระดับความพึงพอใจโดยรวมในการใช้บริการของ กพท. ในปี 2565 (ค่าเฉลี่ย 4.21, ร้อยละ 84.2) มากกว่า ปี 2564 (ค่าเฉลี่ย 4.20, ร้อยละ 83.1) มีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.01

การสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก (ค่าเฉลี่ย 4.10, ร้อยละ 82.1) โดยกลุ่มประชาชนทั่วไปมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.21, ร้อยละ 84.2) ขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมการบินมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.83, ร้อยละ 77.5) โดยด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อระดับความพึงพอใจโดยรวมมากที่สุด และเมื่อพิจารณาในแต่ละปัจจัย พบว่าการให้บริการตามลำดับก่อนหลัง (ระบบคิว) เป็นประเด็นที่มีความพึงพอใจสูงที่สุดในด้านเวลา และความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต เป็นประเด็นที่มีความพึงพอใจสูงที่สุดในด้านบุคลากรที่ให้บริการ ในขณะเดียวกัน การประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการเป็นประเด็นที่มีความพึงพอใจสูงที่สุดในด้านขั้นตอนการให้บริการ และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบออนไลน์มีความน่าเชื่อถือ เป็นประเด็นที่มีความพึงพอใจสูงที่สุดในด้านระบบออนไลน์

อย่างไรก็ตาม การประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการ ความรวดเร็วและความคล่องตัวของระบบ เช่น การแนบภาพหรือไฟล์ ความรวดเร็วของระบบออนไลน์ ในการเข้าใช้บริการของ กพท. ในแต่ละฝ่าย และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบออนไลน์ความน่าเชื่อถือ เป็นสิ่งที่ต้องการให้ กพท. พัฒนาปรับปรุงการบริการมากที่สุด

การสำรวจความพึงพอใจโดยภาพรวมที่มีต่อการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการให้บริการของ กพท. อยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.81, ร้อยละ 76.26) โดยความพึงพอใจโดยรวมของกลุ่มประชาชนทั่วไปมีมากกว่ากลุ่มอุตสาหกรรมการบิน (กลุ่มประชาชนทั่วไป ค่าเฉลี่ย 3.07, ร้อยละ 79.44 และกลุ่มอุตสาหกรรมการบิน 3.45, ร้อยละ 69.01) เพื่อการยกระดับกระบวนการทำงาน และการให้บริการของ กพท. ควรมุ่งเน้นในเรื่องการกระจายข่าวสาร มาตรฐาน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึงและเข้าใจง่าย ลดขั้นตอนและรูปแบบเอกสารที่ไม่มีความจำเป็น พัฒนาระบบการติดต่อ ติดตามกระบวนการทำงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ลดการใช้เอกสารแบบกระดาษ และความรวดเร็วในการให้บริการ (การตอบคำถาม, การประสานงาน, การติดตามผลหรือปัญหา) เป็นสิ่งที่ต้องการให้ กพท. พัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงานและการให้บริการมากที่สุด

การสำรวจการแสดงออกพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ในการให้บริการโดยรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.02, ร้อยละ 79.6) โดยการแสดงออกพฤติกรรมโดยรวมของเจ้าหน้าที่ ในมุมมองของทั้งสองกลุ่มอยู่ในระดับมาก โดยกลุ่มประชาชนทั่วไปมีระดับการแสดงออกโดยรวมมากกว่า (กลุ่มประชาชนทั่วไป มีค่าเฉลี่ย 9.10, ร้อยละ 82.1 และกลุ่มอุตสาหกรรมการบิน มีค่าเฉลี่ย 3.85, ร้อยละ 77.0) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วย

of 0.08%. Similarly, the public was more satisfied overall (4.21 points or 84.2%) than they were in 2021 (4.20 points or 83.1%), an increase of 0.01%.

On CAAT services, respondents were very satisfied overall (4.10 points or 82.1%). When divided by the groups, the public was very satisfied (4.21 points or 84.2%), while aviation enterprises were satisfied (3.83 points or 77.5%). The use of the online system for providing services was considered to have the greatest influence on respondents' satisfaction. Queue management received the highest level of satisfaction in the time factor category, while transparency and integrity were the most significant factors in the personnel category. Regarding the service process category, respondents were most satisfied about the announcements on service procedures and timing. As for the online system category, respondents were most satisfied with the reliability of information security in the online system. Still, respondents perceived a significant need for CAAT to improve announcements on service procedures and timing, as well as the speed and agility of the online system, including making it easier to attach images and files, providing quick access to CAAT's services in each department, and maintaining information security.

A survey on CAAT release of information and news as well as services received a high evaluation (3.81 points, or 76.26%). The public was more satisfied than aviation enterprises (the public's average satisfaction score was 3.07 points or 79.44% while aviation enterprises' satisfaction score was 3.45 points or 69.01%). However, on the improvement of work processes and services, respondents recommended that CAAT focus on the comprehensive release of information on standards and applicable rules in an easy-to-understand format, streamline processes/required documents, develop a contact system, develop follow-up action via an e-system, reduce the use of paper-based documentation, and enhance service speed in terms of answering questions, coordinating, and following up on problem-solving.

A survey on service staff behavior revealed that the level of staff integrity was considered to be high (4.02 points or 79.6%) in the eyes of both the public and aviation enterprises. Yet, when divided by groups, the level was perceived to be higher by the public (for members of the general public, the average score was 9.10 points or 82.1% while aviation enterprises' average score was 3.85 points or 77.0%). The majority of respondents believed the most noticeable qualities of service staff were probity, lack of corruption, and adherence to the principles of justice.

ความซื่อสัตย์สุจริตและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่บนพื้นฐานความถูกต้องและยึดหลักปฏิบัติด้วยความเป็นธรรม ส่วนในเรื่องเจ้าหน้าที่ใส่ใจกับปัญหาและความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นและพร้อมหาแนวทางในการช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาเป็นประเด็นที่เจ้าหน้าที่แสดงออกพฤติกรรมกับกลุ่มใช้บริการได้น้อยที่สุด ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่มีการประสานงานและช่วยเหลือกัน เพื่อให้การบริการบรรลุผลความต้องการของผู้รับบริการ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อระดับการแสดงออกพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่สำหรับกลุ่มตัวอย่างมากที่สุด

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจโดยรวมเพื่อนำมาหาจุดแข็งจุดอ่อนของการให้บริการเพื่อให้แต่ละประเด็นในการบริการมีเป้าหมายในการพัฒนาปรับปรุงให้ท้าทายมากขึ้น โดยมีประเด็นที่ควรพิจารณาในแต่ละประเด็น ดังนี้

1. การเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมของ กพท. พบว่า ข้อมูลที่เป็นกลาง ไม่มีอคติมีอ้างอิงวิชาการเชื่อถือได้ในระดับสากล ข้อมูลน่าเชื่อถือ ถูกต้องแม่นยำ เนื้อหาข้อมูลมีความสอดคล้องกับเหตุการณ์ปัจจุบัน และสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้จริง เป็นสิ่งที่ทาง กพท. สามารถทำได้ดีแล้วเป็นจุดแข็ง และควรรักษามาตรฐานไว้ ขณะเดียวกัน สิ่งที่ กพท. ควรเร่งแก้ไขเป็นอันดับแรก คือ เรื่องการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่เข้าใจง่าย และสื่อสารข้อมูลได้รวดเร็ว ทันเวลาเพื่อสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในปัจจุบันอย่างไรก็ตาม ทาง กพท. ควรให้ความสำคัญเพิ่มเติมในเรื่องของวิธีการหรือแนวทางในการนำเสนอข้อมูลให้เข้าถึงต่อกลุ่มผู้ใช้บริการให้มากขึ้น ทั้งในเรื่องของการประยุกต์ใช้สื่อหรือช่องทางในการนำเสนอที่ตอบโจทย์มากขึ้น เช่น การผลักดันให้นำเสนอในรูปแบบอินโฟกราฟิก ให้เนื้อหามีความน่าสนใจ ดึงดูดและผู้อ่านสามารถเข้าใจได้ง่ายมากขึ้น หรือเน้นเผยแพร่ในช่องทางที่หลากหลายมากขึ้น (สื่อออนไลน์ต่าง ๆ) เป็นต้น

2. การให้บริการของ กพท. ควรมุ่งเน้นแก้ไขเป็นอันดับแรกในเรื่องการประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการ ความรวดเร็วและความคล่องตัวของระบบ เช่น การแนบภาพหรือไฟล์ ความรวดเร็วของระบบ Online ในการเข้าใช้บริการของ กพท. ในแต่ละฝ่าย และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบ Online ความน่าเชื่อถือในขณะที่ความรู้ความสามารถในการตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัยให้คำแนะนำได้ ความเป็นมืออาชีพ และมีมาตรฐานสากล ความถูกต้องแม่นยำในการปฏิบัติงานและการให้ข้อมูลการให้บริการเป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ และมีความสม่ำเสมอ คงเส้นคงวาในการให้บริการที่ดีเป็นสิ่งที่ กพท. ควรรักษามาตรฐานไว้

ทั้งนี้ การให้บริการตามลำดับก่อนหลัง (ระบบคิว) การให้บริการเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด ความเต็มใจและความพร้อมในการให้บริการอย่างสุภาพ และมีความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต เป็นสิ่งที่ทาง กพท. สามารถทำได้ดีแล้วเป็นจุดแข็ง อย่างไรก็ตาม ทาง กพท. ควรให้ความสำคัญเพิ่มเติมในความสะดวกรวดเร็วของขั้นตอนการให้บริการ ความเหมาะสมของช่วงเวลาให้บริการ (เปิด-ปิดที่ทำการฯ) ช่องทางในการให้บริการมีความหลากหลาย การจัดรูปแบบ Website ง่ายต่อการอ่านและการใช้งาน มีการจัดเรียงเป็นระบบและลำดับขั้นตอน ขนาดตัวอักษร และรูปแบบตัวอักษรมีความสวยงามและอ่านได้ง่าย รูปแบบของแบบฟอร์ม กรอกง่าย

Regarding unsatisfactory behavior, the respondents cited staff's lack of attention to problems/errors and efforts to resolve problems. Coordination among staff to meet service recipients' needs had the greatest influence on respondents' levels of satisfaction.

Analysts recommended the further identification of factors affecting overall satisfaction to pinpoint strengths and weaknesses in CAAT's services, paving the way for the identification of more challenging goals in service development based on each service topic. The results are provided hereunder:

1. CAAT information dissemination: CAAT should release information, news, knowledge, and innovations, free from bias, with reliable and internationally recognized academic references. The information should be reliable, accurate, timely, and practical. CAAT has performed well in this aspect and should maintain these strengths and standards. However, CAAT should focus on improving its presentation techniques with easier-to-understand formats and for faster communications to ensure that the released content is timely and can be applied immediately. Also, CAAT should accord more importance to finding alternative methods to enhance service users' access to its information through the application of media/other channels that better answer news release needs. For example, content may be presented as infographics to attract more readers. Also, CAAT may use more channels (various online media) in releasing its content.

2. CAAT services: CAAT should focus on improving announcements on service procedures and timing, as well as the speed and agility of the online system, such as making it easier to attach images and files, allowing quick access to CAAT's services in each department via the online system, and maintaining information security in the online system. In this regard, CAAT should continue to build on its strengths in the following areas: efficiency in providing answers to inquiries, clearing up confusion, and offering advice in an internationally professional manner; accuracy in carrying out duties and providing information; and provision of services in terms of fairness, equity, and consistency.

Queue management was in line with CAAT's specified timeframes. In this regard, CAAT's service staff are willing to serve politely, fairly, and transparently. Thus, each of these elements contribute to CAAT's service strengths. However, CAAT should accord more importance to improving the convenience/speed of service procedures, addressing modification of service hours (opening/closing of offices) for user convenience, providing more channels for releasing its content, and enhancing the

และสะดวกต่อการใช้งาน และขั้นตอนในการส่งแบบฟอร์มสะดวกและง่ายต่อการติดตามผลตอบรับเพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่กลุ่มผู้ใช้บริการในปัจจุบันมากขึ้น

3. การแสดงออกพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ในการให้บริการ ทาง กพท. ควรรักษาการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่บนพื้นฐานความถูกต้อง โปร่งใส ไม่รับสินบนหรือผลประโยชน์โดยมิชอบ เป็นประเด็นที่เจ้าหน้าที่ กพท. สามารถทำได้ดีแล้วและเป็นจุดแข็งในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่บนพื้นฐานความถูกต้อง ยึดหลักปฏิบัติด้วยความเป็นธรรม ให้บริการด้วยความเสมอภาคไม่เลือกปฏิบัติ และเข้าใจความต้องการของผู้รับบริการ ซึ่งประเด็นเหล่านี้เป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ควรรักษามาตรฐานไว้ ขณะที่เจ้าหน้าที่มีความทุ่มเทต่อหน้าที่เพื่อให้การให้บริการเป็นไปตามความคาดหวังของผู้รับบริการ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้รับบริการมากกว่าประโยชน์ส่วนตน และเจ้าหน้าที่มีการประสานงานและช่วยเหลือกัน เพื่อให้การบริการบรรลุผลความต้องการของผู้รับบริการเป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วน นอกจากนี้ประเด็นที่ กพท. ควรต้องการปรับปรุงหรือยกระดับคุณภาพ คือ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความถูกต้อง ทั้งในเรื่องการให้ข้อมูล ขั้นตอนการทำงาน เจ้าหน้าที่ใส่ใจกับปัญหาความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นและพร้อมหาแนวทางในการช่วยเหลือแก้ไขปัญหา นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ควรมีการประสานงานช่วยเหลือกันในแต่ละฝ่ายเพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของผู้รับบริการ

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินงานใน 1 ปีที่ผ่าน ในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เล็งเห็นว่าภาพลักษณ์ของ กพท. มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้นกว่าปี 2564 คิดเป็นร้อยละ 52.6 โดยกลุ่มประชาชนทั่วไปที่มองว่าภาพลักษณ์ของ กพท. ในปัจจุบันที่ดีขึ้นกว่าปี 2564 เล็งเห็นว่าเจ้าหน้าที่บริการรวดเร็วขึ้นเมื่อมาใช้บริการเป็นเหตุผลหลักที่ส่วนใหญ่มองว่า กพท. สามารถทำได้ดี ขณะเดียวกันการมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย/IT เข้ามาพัฒนาได้ดีขึ้น เป็นเหตุผลหลักที่กลุ่มอุตสาหกรรมการบินส่วนใหญ่เล็งเห็นว่า กพท. สามารถทำได้ดี ในขณะที่กลุ่มประชาชนทั่วไปมองว่าภาพลักษณ์การทำงานไม่มีการเปลี่ยนแปลง ร้อยละ 37.6 และกลุ่มอุตสาหกรรม ร้อยละ 63.7 มองว่าภาพลักษณ์การทำงานไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง เช่นกัน และเหตุผลหลักที่กลุ่มประชาชนทั่วไปร้อยละ 20 มองว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่แย่ลงกว่าปี 2564 คือ กฎระเบียบ ข้อบังคับการบินเยอะขึ้น ขั้นตอนที่ให้บริการยุ่งยากกว่าเดิม และการติดตามเรื่องแจ้งการร้องเรียนไม่มีความคืบหน้า ส่วนกลุ่มอุตสาหกรรมร้อยละ 33.3 มองว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่แย่ลงกว่าปี 2564 คือ โดยเหตุผลหลักที่เล็งเห็นว่า ขั้นตอนการให้บริการช้า/รอนาน/ยุ่งยาก

ความผูกพันต่อ กพท. ในภาพรวมมีคะแนน NPS ร้อยละ 64.38 โดยกลุ่มประชาชนทั่วไป มีคะแนน NPS สูงที่สุด ร้อยละ 69.96 ในขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมการบิน มีคะแนน 51.69 กลุ่มตัวอย่างให้คะแนนความผูกพันต่อ กพท. (ค่าเฉลี่ย 4.02, ร้อยละ 80.39) โดยประเด็นที่มีคะแนนความผูกพันมากที่สุด คือ ฉันยินดีร่วมสนับสนุน กพท. อย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีการพัฒนาที่ดียิ่ง ๆ ขึ้น และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในความสำเร็จของหน่วยงาน

CAAT website for delivering a more easy-to-understand, user-friendly, systematic, and sequential format. The website should also feature attractive and easy-to-read font sizes and designs. Moreover, in terms of greater convenience for current service users, CAAT should place a high premium on creating forms that are simple to fill out, submit, and follow up on.

3. CAAT service staff quality: CAAT's service staff should continue to carry out their duties in a morally upright, fair, and transparent way while abstaining from corrupt behavior. These qualities are among CAAT staff strengths. Therefore, CAAT should uphold these standards so its service staff continue to perform their work ethically, refrain from discrimination, and address service users' needs. However, it is essential that staff increase their commitment to providing services that meet clients' expectations by putting the requirements of the customer ahead of their own interests and offering maximum cooperation to achieve those expectations. Also, CAAT should raise staff knowledge capacity for offering accurate information, explaining the working process, paying attention to problems, and exploring proper solutions more effectively. Staff in different units should coordinate and support each other to satisfy the needs of service users.

On CAAT work in 2022, the majority or 52.6% of the respondents thought that CAAT's image had improved since 2021. For the public, the main reason was faster response by CAAT service staff. Aviation enterprises, meanwhile, appreciated the more efficient integration of modern technologies or information technologies. In this regard, 37.6% of the public and 63.7% of aviation enterprises considered that CAAT's image remained unchanged. Twenty percent of the public thought that the image had deteriorated, mainly due to additional regulations, complicated service procedures, and lack of response to complaints/requests. Meanwhile, 33.3% of aviation enterprises also thought that the image had deteriorated, mainly because of slow/interminable/complicated services.

The Net Promoter Score (NPS) analysis revealed that CAAT has a score of 64.38%. The general public had the highest NPS score overall, at 69.66%, while aviation businesses came in at 51.69%. In this respect, the sample group gave CAAT an NPS score of 4.02 points, or 80.39%. The response that received the highest NPS rating was "I am willing to continuously support CAAT for better development and be a part of the success of the agency."

In-depth interviews with aviation entrepreneurs yielded the following results regarding service time, service staff, and service procedures. For service time, CAAT's service staff

สำหรับการสัมภาษณ์เชิงหยั่งลึกกับผู้ประกอบต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินที่เกี่ยวข้องมองว่า ด้านเวลาในการให้บริการ ส่วนใหญ่คาดหวังให้เจ้าหน้าที่ของ กพท. ปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ในเวลาทำการ และสามารถส่งมอบข้อมูลที่ต้องการภายในเวลาที่กำหนด การติดต่องานดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง การติดต่อประสานงานรวดเร็วมากขึ้น สอดคล้องกับความต้องการในการใช้งาน นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของ กพท. ได้โดยตรงนอกเวลาทำการ เช่น สามารถโทรติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะเวลามีประเด็นที่เร่งด่วน ด้านบุคลากรที่ให้บริการ หน่วยงานส่วนใหญ่คาดหวังให้เจ้าหน้าที่ของ กพท. มีความรู้และความเชี่ยวชาญอย่างแท้จริง สามารถให้คำแนะนำได้อย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องกฎระเบียบหรือกฎหมาย และเรื่องทั่วไปเกี่ยวกับการบินให้มากกว่านี้ ซึ่งเหตุผลดังกล่าวเป็นประเด็นหลักที่จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ความเป็นมืออาชีพในการให้ข้อมูลของ กพท. ได้ สำหรับด้านขั้นตอนการให้บริการควรมีการบริหารจัดการทำระบบภายในองค์กรให้เสถียร มีความต่อเนื่องเพื่อง่ายต่อการใช้งาน อีกทั้งยังสามารถช่วยลดการส่งมอบข้อมูลในรูปแบบเอกสารเพื่อให้มีการประสานงานได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

สำหรับข้อมูลข่าวสารที่กลุ่มผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินส่วนใหญ่ต้องการจาก กพท. คือ ต้องการให้ กพท. สื่อสารข้อมูลใหม่ โดยมีการจัดทำในรูปแบบสื่อต่าง ๆ และจัดทำคอนเทนต์ให้น่าติดตาม เช่น ข้อมูลการสื่อสารข้อกฎหมายที่นำมาปรับใช้ใหม่ เพื่อให้สามารถอ่านแล้วเข้าใจง่าย ลดข้อผิดพลาดในการตีความของข้อมูลที่ได้รับ เนื่องจากกฎหมายและข้อบังคับส่วนใหญ่จะมีรายละเอียดที่ค่อนข้างมาก รวมถึงหากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบหรือข้อบังคับใหม่ ควรแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบทันที นอกจากนี้ ช่องทางการเผยแพร่ข่าวสารของกฎหมายการบินต่าง ๆ ควรมีความสะดวกและง่ายต่อการค้นหาข้อมูล เช่น ในเว็บไซต์สามารถเห็นข้อมูลข่าวสารที่แจ้งล่าสุดได้ง่าย ไม่ซับซ้อนในการค้นหา

ทั้งนี้ การประสานงานหรือการติดต่อ พบว่า สิ่งที่ กพท. สามารถปฏิบัติได้ดีและทำให้กระบวนการดำเนินงานและการให้บริการราบรื่นและเป็นไปอย่างสมบูรณ์ครบถ้วน ในมุมมองของกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินเล็งเห็นว่า เจ้าหน้าที่มีความเป็นมิตร กระตือรือร้นและพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือหรือแก้ไขปัญหา ไม่มีการรับสินบน สามารถทำงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลได้เป็นอย่างดี รวมถึงปฏิบัติและบังคับใช้กฎระเบียบกับหน่วยงานอื่น ๆ อย่างเท่าเทียม ให้บริการด้วยความเสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ และเข้าใจความต้องการของผู้รับบริการ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และเคารพกฎระเบียบบังคับใช้ภายใต้มาตรการที่กำหนดไว้ ในขณะเดียวกัน สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นในภาพรวมขององค์กรและการดำเนินงาน หากพิจารณาและตระหนักถึงการแก้ไขดังกล่าว ก็อาจจะช่วยยกระดับคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในการทำงาน

โดยปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากประสบการณ์การดำเนินงานร่วมกันกับ กพท. ที่ผ่านมา เช่น เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ทำให้เจ้าหน้าที่รับงานที่มากเกินไปส่งผลให้การทำงานเกิดความล่าช้า กรณีการส่งมอบงานให้แก่เจ้าหน้าที่คนอื่นทำให้เกิดการสูญหายของ

should work to the fullest of their abilities during office hours, deliver requested information within specified timeframes, better coordinate among different units for quicker response to user needs, and maintain direct contact with relevant organizations outside working hours. For instance, relevant organizations should be able to call whenever they need to, especially when they are experiencing serious issues. For service staff, CAAT staff should have in-depth knowledge and expertise in the aviation field to provide information on rules/laws and general aviation knowledge more properly and precisely. This rationale would promote CAAT's image of professionalism in disseminating information. For service procedures, CAAT should develop an internal management system more steadily to deliver user-friendly services. In this respect, the enhanced procedures should reduce the need for paper-based documentation, allowing for quicker coordination among different units.

For CAAT's release of information and news, aviation entrepreneurs recognized a substantial need for CAAT to offer up-to-date information in various media formats as well as more engaging contents. For example, since laws and regulations are quite detailed and elaborate, providing information about repurposed aviation laws in a digestible manner can help to prevent misunderstandings. Furthermore, once novel or revised aviation rules are passed, CAAT must promptly notify relevant organizations. The channels used to disseminate information about various aviation rules should be practical and user-friendly; for instance, service users should be able to quickly scan the most recent information from a simple search.

The coordination and contact skills of CAAT's service staff have been deemed excellent, contributing to the efficiency of the operating process and service provision. Aviation staff entrepreneurs viewed service as welcoming, enthusiastic, eager to solve problems, honest and transparent, able to enforce regulations with relevant organizations equitably, observant of the principles of good governance, non-discriminatory, perceptive of the needs of service users, and willing to adhere to transparency and comply with prescribed processes/guidelines. Problems arising in organizations or operations should be thoroughly analyzed to find proper solutions; as such, the quality of work will improve and productive working relationships will be fostered. An overview of the problems and obstacles associated with CAAT operations is provided hereunder:

Due to a deficit of service staff, current staff have excessive workloads, which cause delays in work. Documentation is lost, primarily because of task delegation to other service staff.

เอกสาร ในบางครั้งการสื่อสารข้อมูลไปยังแผนกอื่นไม่มีความชัดเจน ทำให้ได้รับข้อมูลมาตีความไม่ถูกต้องหรือเกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อน ไม่มีระบบการติดต่อกลับติดตามผลของผู้มาใช้บริการ และการนัดหมายในการประชุมร่วมกันค่อนข้างยาก เนื่องจาก กพท. มีการแบ่งแผนกหรือฝ่ายรับผิดชอบมีภาระหน้าที่ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นอุปสรรคในเรื่องการติดต่อประสานงานข้ามแผนกให้กับหน่วยงานหรือองค์กรที่ร่วมประชุมในระบบการทำงานดังกล่าว สะท้อนให้เห็นถึงความไม่คล่องตัวในการติดต่อประสานงาน นอกจากนี้ การดำเนินงานดังกล่าวนี้ ยังส่งผลต่อความล่าช้าในการส่งข้อมูลการสื่อสารกับหน่วยงานต่าง ๆ ได้ไม่ตรงตามเวลาที่กำหนด

ความผูกพันต่อ กพท. พบว่า เจ้าหน้าที่มีการให้ความร่วมมือที่ดีในการทำงาน เนื่องจากยังต้องมีการประสานงานกันตลอด เจ้าหน้าที่มีความเป็นมิตร ไม่เลือกปฏิบัติ ให้ความสำคัญกับงานเป็นอย่างมาก และยึดหลักตามมาตรฐานตลอดมา อย่างไรก็ตาม สิ่งที่กลุ่มผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ส่วนใหญ่เสนอแนะเพื่อเพิ่มระดับความผูกพันที่มีต่อการดำเนินงานของ กพท. คือ สามารถสอบถามหรือปรึกษา กพท. ได้เมื่อเกิดปัญหาในการดำเนินงานได้โดยตรง ใส่ใจกับทุกหน่วยงานติดตามแก้ไขปัญหาทั้งสองฝ่าย ช่วยกันแก้ปัญหาให้ลุล่วง และผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมมักจะเข้าไปอ่านข้อมูลในเว็บไซต์ของ กพท. อยู่เสมอ อีกทั้งหากมีการติดต่อประสานงานกับ กพท. เพื่อเข้ามาให้ความรู้ในเรื่องต่าง ๆ กพท. ไม่เคยปฏิเสธ หรือหลีกเลี่ยง มีการแจ้งข้อมูลที่ต้องมีการปฏิบัติตามกฎหมายที่ชัดเจน และมีการประชุมเพื่อเสนอแนะแนวทางในการทำงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อเป็นข้อมูลสารสนเทศการจัดทำแผนกลยุทธ์ รวมถึงแผนการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการ พบว่า ประเด็นที่ทาง กพท. ควรเน้นย้ำหรือตระหนักถึง เช่น การจัดทีมงานของ กพท. เข้าหารือกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินเป็นประจำทุกปี สำหรับชี้แจงพันธกิจและสิ่งที่ต้องการให้ช่วยเหลือ เพื่อผลักดันให้เกิดข้อตกลงเชิงนโยบาย หรือขยายความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดประชุม อบรมให้ความรู้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือผลักดันให้เกิดความร่วมมือในการจัดทำโครงการใหม่ที่เป็นประโยชน์ เพื่อประสิทธิภาพในความเข้าใจถึงมาตรการ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินเพื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติใช้ และสร้างความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างถูกต้อง เจ้าหน้าที่ กพท. มีการทดสอบความรู้ในด้านการบินอย่างต่อเนื่องเพื่อไม่เกิดความผิดพลาดในการให้ข้อมูลแก่หน่วยงานที่ติดต่อประสานงาน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ความเป็นมืออาชีพในการให้ข้อมูลของเจ้าหน้าที่ กพท. และการนำระบบออนไลน์เข้ามาช่วยในเรื่องการติดต่อประสานงานเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบและติดตามเรื่องในการดำเนินงานต่าง ๆ เป็นต้น

Information is occasionally communicated to different units in an ambiguous manner, which leads to inaccurate or confused interpretations of the information. Also, there is no system in place for following up on or getting in touch with service users. As CAAT has divided its departments into units that each have their own responsibilities, scheduling meetings poses a challenge, which makes it difficult to coordinate across departments. Thus, there is a lack of coordination in CAAT's working system that causes delays in the transmission of information to other organizations within the allotted times.

The NPS score revealed that CAAT's service staff closely cooperated with one another throughout working hours, indicating that they had strong bond with their work. The staff members were also cooperative, non-discriminatory, committed, and compliant with rules. According to aviation entrepreneurs, they can directly inquire or consult with CAAT when problems crop up during operations. They also recommended that CAAT maintains close contact with all agencies in following up on and solving problems. Also, aviation entrepreneurs were very satisfied with service staff because they never avoided or declined requests for explanations or clarifications on a variety of topics. In order for aviation entrepreneurs to comply with new laws, crucial information is clearly conveyed by the service staff. Also, meetings were organized to discuss best practices for collaborating with relevant organizations in the same direction.

However, according to aviation entrepreneurs, CAAT should focus on or be aware of the following topics to formulate strategic plans and relationship-building strategies. It is imperative to establish a team at CAAT for annual discussion with agencies in the aviation industry in order to clarify the mission and problems that must be resolved immediately, advance implementation of policy, and strengthen collaboration with relevant organizations in organizing meetings, providing knowledge through training, and coordinating for the creation of innovative and useful projects. These endeavors will therefore build comprehension on measures and rules associated with the aviation business so that relevant organizations can apply newly acquired information to complete their projects and build understanding in the same direction with CAAT. To decrease errors in providing information to relevant organizations, CAAT's service staff have been tested in the aviation domain. This was done to promote the image of professionalism in providing information by CAAT's service staff. In conclusion, aviation entrepreneurs recommended that CAAT pursue enhancement of the online system to, inter alia, improve coordination, facilitate inspections, and follow up on various operations.

การประเมินตนเอง
ของคณะกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand

การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand

การประเมินผลคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและคณะอนุกรรมการ ประจำปี 2565

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเพื่อให้บรรลุผลของการกำกับดูแลที่ดี หลักการสำคัญข้อหนึ่ง คือ การกำหนดให้มีระบบประเมินผลคณะกรรมการกำกับฯ ซึ่งจะนำองค์กรไปสู่ภาพลักษณ์ที่ดี เป็นที่ยอมรับและมีความน่าเชื่อถือ ดังนั้น ด้วยความสำคัญของระบบประเมินผลนี้ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 จึงกำหนดให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการกำกับฯ ทุก 6 เดือน

โดยเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2564 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้เห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบประเมินของคณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ โดยให้ตรวจสอบและดำเนินการตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหลักธรรมาภิบาลอย่างเคร่งครัด

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นในเรื่องการกำกับดูแลที่ดี (Good Corporate Governance) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและเสริมสร้างประสิทธิภาพขององค์กร และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
2. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบให้ครบถ้วนและมีประสิทธิผล
3. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ พิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อการปรับปรุงแก้ไข และส่งเสริมประสิทธิภาพของคณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ ในรูปแบบต่าง ๆ ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ดียิ่งขึ้น

รายละเอียดโดยสรุป

สำหรับการประเมินผลคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2565 ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายบุคคล และรายคณะ โดยมีเกณฑ์การประเมินผลคิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

ได้คะแนนร้อยละ	90	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
ได้คะแนนร้อยละ	80	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพดี
ได้คะแนนร้อยละ	70	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพเกณฑ์ปกติ
ได้คะแนนต่ำกว่าร้อยละ	70		=	ต่ำกว่าเกณฑ์ปกติ

The Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand and the subcommittees for the year 2022

To ensure compliance with the principles and guidelines of good corporate governance and fulfilment of good governance, a key practice is establishing an evaluation system for the Board of Commissioners. This contributes to good corporate image, reliability and acceptance from the public. Realizing the importance of this evaluation system, the Cabinet reached a resolution on 9 February 2016, requiring the Ministry of Transport to supervise CAAT to evaluate the performance of the Board of Commissioners on a six-monthly basis.

On 7 January 2021, the Transport Minister approved the rationale, methods and assessment forms for the Board of Commissioners and the subcommittees and ordered strict inspection and operation according to the regulations, laws and the code of conduct used.

Objectives

1. To promote good corporate governance, a critical element for producing sustainability, boosting efficiency, and demonstrating social responsibility, on the Board of Commissioners of CAAT.
2. To allow the Board of Commissioners and the subcommittee to carry out their duties thoroughly and effectively.
3. To encourage the Board of Commissioners and the subcommittee to review their performances and identify issues for improvements, as well as promote their effectiveness by using various approaches to perform their duties in a better manner

Summary

In 2022, the Board of Commissioners conducted self-assessment both individually and as a panel. The assessment results were reported as percentages with the following interpretations:

Scoring 90% or higher	=	Very efficient performance
Scoring 80% or higher	=	Efficient performance
Scoring 70% or higher	=	Normal level of efficiency
Scoring lower than 70%	=	Lower efficiency than the standard

1. การประเมินตนเองของกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายบุคคล)

ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

2) การประชุมของคณะกรรมการ

3) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

2. การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายคณะ)

ประกอบด้วย 6 หัวข้อ คือ

1) นโยบาย โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

3) การประชุมของคณะกรรมการ

4) การทำหน้าที่ของกรรมการ

5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

1. The self-assessment of CAAT's Board of Commissioners (individually)

The assessment covered three issues:

1) The structure and qualifications of the Board

2) The Board's meeting

3) The roles, duties, responsibilities of the Board

2. The self-assessment of CAAT's Board of Commissioners (as a panel)

The assessment covered six issues:

1) Policy, structure, and qualifications of the Board

2) The roles, duties, responsibilities of the Board

3) The Board's meeting

4) The Board's performance

5) Relations with management team

6) Self-development and development of the executives

โดยมีสรุปผลการประเมินคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2565 ดังนี้

The 2022 assessment results are summarized below.

สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการกำกับฯ รายบุคคล และรายคณะ ประจำปี 2565

The 2022 panel and individual assessment results by the Board of Commissioners

รูปแบบการประเมิน Assessment Format	คะแนนเต็ม Full Marks	ม.ค. - มิ.ย. 65 Jan - Jun 2022		ก.ค. - ธ.ค. 65 Jul - Dec 2022		การเปลี่ยนแปลง Change	จัดอยู่ในระดับ Categories
		ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent	ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent		
รายบุคคล Individual	308	297	96.43	298	96.75	+0.32	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม Very efficient performance
รายคณะ Penal	1,428	1,341	93.91	1,355	94.88	+0.97	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม Very efficient performance

สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายบุคคล รายหัวข้อ

Individual assessment results by the Board of Commissioners

คะแนนรายหัวข้อ Issues	คะแนนเต็ม Full Marks	ม.ค. - มิ.ย. 65 Jan - Jun 2022		ก.ค. - ธ.ค. 65 Jul - Dec 2022	
		ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent	ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent
1) โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ 1) The structure and qualifications of the Board	56	53	94.64	56	100
2) การประชุมของคณะกรรมการ 2) The Board's meeting	112	108	96.43	109	97.32
3) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ 3) The roles, duties, responsibilities of the Board	140	136	97.14	133	95

สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายคณะ รายหัวข้อ
Panel assessment results by the Board of Commissioners

คะแนนรายหัวข้อ Issues	คะแนนเต็ม Full Marks	ม.ค. - มิ.ย. 65 Jan - Jun 2022		ก.ค. - ธ.ค. 65 Jul - Dec 2022	
		ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent	ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent
1) นโยบาย โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ 1) Policy, structure, and qualifications of the Board	168	153	91.07	155	92.26
2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ 2) The roles, duties, responsibilities of the Board	392	362	92.34	372	94.90
3) การประชุมคณะกรรมการ 3) The Board's meeting	280	265	94.64	267	95.36
4) การทำหน้าที่ของกรรมการ 4) The Board's performance	280	273	97.50	275	98.21
5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร 5) Relations with management team	140	134	95.71	135	96.43
6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร 6) Self-development and development of the executives	168	154	91.67	151	89.88

สรุปผลประเมินผลตนเองของคณะกรรมการกำกับฯ รายบุคคล รายหัวข้อ

การประเมินผลของคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2565 จัดทำทุก 6 เดือน ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายคณะ ซึ่งกำหนดขึ้นตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะอนุกรรมการโดยสม่ำเสมอ โดยมีเกณฑ์การประเมินผลคิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

ได้คะแนนร้อยละ	90	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
ได้คะแนนร้อยละ	80	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพดี
ได้คะแนนร้อยละ	70	ขึ้นไป	=	ประสิทธิภาพเกณฑ์ปกติ
ได้คะแนนต่ำกว่าร้อยละ	70		=	ต่ำกว่าเกณฑ์ปกติ

The 2022 assessment of the subcommittees under the Board of Commissioners

The assessment of the subcommittees under the Board of Commissioners in 2022 was a panel appraisal on a six-month basis. The good governance and the authorities of the subcommittees were consistently the guidelines of the inspection of the performances under the scopes of the subcommittees. The criteria were based on percentages with the following interpretations as listed below:

Scoring 90% or higher	=	Very efficient performance
Scoring 80% or higher	=	Efficient performance
Scoring 70% or higher	=	Normal level of efficiency
Scoring lower than 70%	=	Lower efficiency than the standard

การประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ แบบรายคณะ

การประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ แบบรายคณะ ประกอบด้วย หัวข้อประเมินจำนวน 3 หัวข้อ คือ

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ

2) การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญ ใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้อย่างเพียงพอ

โดยมีผลการประเมินโดยสรุป ดังนี้

The panel-based self-assessment of the subcommittees

The three issues covered by the self-assessment are elaborated below:

1) The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility;

2) The meeting of the subcommittees have addressed the issues that allow them to perform their duties at meetings efficiently; and

3) The roles, duties and responsibilities of the subcommittees focus on their missions and they have placed importance and taken enough time to consider, review and follow up on the matters.

The assessment results are summarized below:

คณะอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The CAAT Director General's Performance Assessment Subcommittee

คะแนนเต็ม Full Marks	ม.ค. - มิ.ย. 65 Jan - Jun 2022		ก.ค. - ธ.ค. 65 Jul - Dec 2022		การเปลี่ยนแปลง Change	จัดอยู่ในระดับ Categories
	ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent	ผลคะแนน Results	ร้อยละ Percent		
260	239	91.92	240	92.31	+0.39	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม Very efficient performance

ระยะเวลาที่ใช้

รอบระยะเวลาการประเมินผล ดำเนินการประเมินผลปีละ 2 รอบ ดังนี้

รอบที่ 1 : เดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน (ประเมินเมื่อสิ้นสุดเดือนมิถุนายน)

รอบที่ 2 : เดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม (ประเมินเมื่อสิ้นสุดเดือนธันวาคม)

รูปแบบการดำเนินงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินคณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ ซึ่งสอดคล้องตามอำนาจหน้าที่ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยหลักเกณฑ์การประเมินดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับฯ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยการประเมินคณะกรรมการกำกับฯ จะดำเนินการประเมิน 2 รูปแบบ คือ การประเมินคณะกรรมการกำกับฯ แบบรายคณะ และแบบรายบุคคล และสำหรับการประเมินผลคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ จะใช้การประเมินผลคณะอนุกรรมการ แบบรายคณะ โดยการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ในแบบการประเมิน ได้กำหนดเป็นแบบมาตรฐานเพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการสามารถเปรียบเทียบผลประเมินในแต่ละหัวข้อหรือเปรียบเทียบผลประเมินของแต่ละปีได้ ดังนี้

0 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง หรือไม่มีการดำเนินการในเรื่องนั้น
1 = ไม่เห็นด้วย หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นเล็กน้อย
2 = เห็นด้วย หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นพอสมควร
3 = เห็นด้วยค่อนข้างมาก หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นดี
4 = เห็นด้วยอย่างมาก หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นอย่างดีเยี่ยม

Duration

The assessment will be conducted 2 times per year as follows:

Round 1: January to June (at the end of June)

Round 2: June to December (at the end of December)

Work processes

CAAT established criteria, methods, and assessment forms for the Board of Commissioners and the subcommittee that adhered to the principles of good corporate governance and moral authority. As such, the Board of Commissioners and the Transport Minister granted approval to these assessment forms. The Board of Commissioners' assessments were conducted in two formats — individual and penal — while the assessment of the subcommittee under the Board of Commissioners was a panel appraisal. In order for the Board of Commissioners and the subcommittee to compare the assessment results for each issue or for each year, various issues in the assessment forms have been set as standards as follows:

0 = Strongly disagree/no action is being taken in that issue
1 = Disagree/minimal action has been taken in that issue
2 = Agree/ the issue has received enough attention
3 = Quite agree/good action has been taken in that issue
4 = Totally agree/excellent action has been taken in that issue

สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับของคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2565

ลำดับ	ชื่อ	ตำแหน่ง	1/2565	2/2565	3/2565	4/2565	5/2565	6/2565	7/2565	8/2565	9/2565	10/2565	11/2565
			31 ม.ค. 65	1 มี.ค. 65	28 มี.ค. 65	25 เม.ย. 65	30 พ.ค. 65	30 พ.ค. 65	25 ก.ค. 65	31 ส.ค. 65	18 ต.ค. 65	8 พ.ย. 65	28 พ.ย. 65
1	นายชยธรรม์ พรหมศร	ประธานกรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	นาวาอากาศเอก วุฒิ น้อยเชี่ยวกาญจน์	กรรมการ	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	นางสาริณี อังศุสิงห์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
5	นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์	กรรมการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	นางสาวเยาวนุช วิยาภรณ์	กรรมการ	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	นายสุทธิพงษ์ คงพูล	กรรมการและเลขานุการ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	รวมกรรมการที่เข้าประชุม		7	7	6	6	7	6	7	7	7	7	7
	จำนวนกรรมการทั้งหมด		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7

Board Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2022

No.	Name	Position	1/2022	2/2022	3/2022	4/2022	5/2022	6/2022	7/2022	8/2022	9/2022	10/2022	11/2022
			31 Jan 2022	1 Mar 2022	28 Mar 2022	25 Apr 2022	30 May 2022	30 May 2022	25 Jul 2022	31 Aug 2022	18 Oct 2022	8 Nov 2022	28 Nov 2022
1	Mr. Chayatan Phromsorn	Chairman	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Group Captain Vudh Noichiewkan	Commissioner	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	Mrs. Sarinee Angsusingha	Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	Mr. Chanin Kanhirun	Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
5	Mrs. Intira Phokpoonyarak	Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	Ms. Yaowanooch Wiyaporn	Commissioner	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	Mr. Suttipong Kongpool	Commissioner and Secretary	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Total number of attendees		7	7	6	6	7	6	7	7	7	7	7
	Total number of commissioners		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7

สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2565

ลำดับ	ชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนเข้าร่วมประชุม ต่อจำนวนการจัดประชุม (ทั้งหมด 11 ครั้ง)
1	นายชยธรรม์ พรหมศร	ประธานกรรมการ	11/11
2	นาวาอากาศเอก วุฒิ น้อยเชี่ยวกาญจน์	กรรมการ	10/11
3	นางสาริณี อังศุสิงห์	กรรมการ	11/11
4	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	กรรมการ	10/11
5	นางอินทิรา โภคปุณยารักษ์	กรรมการ	11/11
6	นางสาวเยาวนุช วิยาภรณ์	กรรมการ	10/11
7	นายสุทธิพงษ์ คงพูล	กรรมการและเลขานุการ	11/11

Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2022

No.	ชื่อ	Position	nononononononononon
1	Mr. Chayatan Phromsorn	Chairman	11/11
2	Group Captain Vudh Noichiewkan	Commissioner	10/11
3	Mrs. Sarinee Angsusingha	Commissioner	11/11
4	Mr. Chanin Kanhirun	Commissioner	10/11
5	Mrs. Intira Phokpoonyarak	Commissioner	11/11
6	Ms. Yaowanooch Wiyaporn	Commissioner	10/11
7	Mr. Suttipong Kongpool	Commissioner and Secretary	11/11

การกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2565

Tasks and Activities Carried Out in 2022

พิธีลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิค (MoU on Technical Cooperation) ระหว่าง กพท. และ DGAC

The signing ceremony of the MOU on technical Cooperation between CAAT and DGAC

เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2565 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และ Mr. Damien Cazé, Director General of Civil Aviation, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ได้ลงนามในภาคผนวกที่ 6 (Annex VI) ต่อบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิค (MoU on Technical Cooperation) ระหว่าง CAAT และ DGAC ซึ่งประกอบไปด้วยความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) 2) องค์กรและการฝึกอบรม (Organization and Training) 3) ด้านสมควรเดินอากาศ (Airworthiness: AIR) ด้านการปฏิบัติการบิน (Flight Operations: OPS) ด้านผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing: PEL) โดยการลงนามดังกล่าวจัดขึ้น ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูตฝรั่งเศสประจำประเทศไทย โดยมี Mr. Thierry Mathou เอกอัครราชทูตฝรั่งเศส และนายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นสักขีพยานในการลงนาม

On 22 March 2022, Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, and Mr. Damien Cazé, Director General of Civil Aviation, Directorate General for Civil Aviation of France (Direction générale de l'aviation civile: DGAC), France, signed a memorandum of understanding (MOU) on technical cooperation between both organizations. The cooperation covers: 1) State Safety Programme (SSP), 2) organization and training, 3) airworthiness, flight operations and personnel licensing. The signing ceremony took place at the French Embassy in Thailand and was witnessed by Mr. Thierry Mathou, Ambassador of France to Thailand, and Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport.

เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เยือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการ

Welcoming the Secretary General of the ICAO on his official visit to Thailand

นายฮวน คาร์ลอส ซาลาซาร์ (Mr. Juan Carlos Salazar) เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO เดินทางเยือนประเทศไทย เข้าพบพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในวันที่ 5 เมษายน 2565 ณ ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

เลขาธิการ ICAO ได้กล่าวแสดงความรู้สึกยินดีที่ได้มาเยือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการและขอขอบคุณรัฐบาลไทยที่สนับสนุนการดำเนินงานของ ICAO และการจัดตั้งสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ณ กรุงเทพฯ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2498 มาอย่างต่อเนื่อง

ด้านนายกรัฐมนตรีได้กล่าวขอบคุณ ICAO ที่สนับสนุน ช่วยเหลือให้คำแนะนำ และมีบทบาทสำคัญที่ทำให้การบินพลเรือนของไทยสามารถยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากลได้ รวมถึงขอบคุณที่ ICAO ได้ออกเอกสารแนะนำแนวทางเพื่อช่วยเหลือประเทศสมาชิก ให้สามารถบริหารจัดการและฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับผลกระทบในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ด้วย

Mr. Juan Carlos Salazar, Secretary General of the ICAO, met with General Prayut Chan-o-cha, Thailand's Prime Minister, and Mr. Saksayam Chidchob, Minister of Transport, at Thai Khu Fa Building, Thai Government House, on 5 April 2022 during his official visit to Thailand.

The ICAO Secretary General expressed his pleasure on the occasion of his official visit to Thailand and thanked the Thai government for its continued support for ICAO's operations and the establishment of the ICAO Asia-Pacific Regional Office (APAC) in Bangkok since 1955.

The Prime Minister then expressed his gratitude for ICAO's assistance, support and advice that enabled Thailand to upgrade civil aviation safety to be on a par with international standard. Thailand also greatly appreciated ICAO for issuing guidelines for the member states to manage and recover their aviation industry after the COVID-19 pandemic.

และเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 นาย Salazar เลขาธิการ ICAO พร้อมด้วยนาย Tao Ma ผู้อำนวยการภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO Regional Director) ได้เข้าเยี่ยมเยือนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมทั้งผู้บริหารร่วมต้อนรับ จากนั้นได้เข้าเยี่ยมเยือน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นลำดับถัดไป

เลขาธิการ ICAO ได้กล่าวขอบคุณ กพท. ที่ให้การต้อนรับเป็นอย่างดี และระบุว่าก่อนหน้านี้ประสงค์ที่จะเดินทางมาเยือนประเทศไทยตั้งแต่เข้ารับตำแหน่ง แต่เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จึงทำให้ไม่สามารถเดินทางมาได้

นอกจากนี้ ยังกล่าวชื่นชมในการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนที่ประเทศไทยปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน โดยไทยได้ให้ความสำคัญกับงานที่เป็นวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Objectives) ของ ICAO ได้แก่ ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และประสิทธิภาพในการเดินอากาศ รวมถึงเล็งเห็นว่าไทยมีบทบาทการเป็นผู้นำในภูมิภาค และยืนยันถึงการให้ความร่วมมือและการสนับสนุนของ ICAO ต่อประเทศไทยต่อไป

On 4 April, Mr. Salazar and Mr. Tao Ma, Regional Director of ICAO APAC, visited CAAT office and was welcomed by Mr. Suttipong Kongpool, CAAT Director General, and executives before proceeding to the Aeronautical Radio of Thailand Limited.

Mr. Salazar thanked CAAT for the warm welcome and said he wished to visit Thailand at the beginning of his term as ICAO Secretary General but the plan was suspended by the outbreak of COVID-19.

The ICAO Secretary General expressed his admiration for Thailand's civil aviation operations that prioritized safety, security, environmental stewardship and air navigation efficiency, all of which corresponded with the ICAO strategic objectives. He also hailed Thailand's leadership in the region and confirmed ICAO's commitment to providing Thailand with continued support and cooperation.

กพท. และ QCAA ร่วมหารือด้านการบินระหว่างประเทศไทย-กาตาร์

An aviation dialogue between Thailand and Qatar

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2565 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และคณะผู้บริหารให้การต้อนรับ Mr. Mohammed Faleh Al-Hajri รักษาการประธานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งรัฐกาตาร์ (Acting President of Civil Aviation Authority Qatar, QCAA) พร้อมคณะในการเยือนประเทศไทยและร่วมหารือในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ ความร่วมมือด้านการบินระหว่างไทยและกาตาร์ ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน และเที่ยวบินในช่วงมหกรรมฟุตบอลโลกซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงพฤศจิกายน-ธันวาคม 2565 โดยกาตาร์เป็นเจ้าภาพ นอกจากนี้ QCAA ยังได้แสดงความขอบคุณสำหรับการต้อนรับในครั้งนี้ และยินดีที่จะให้การต้อนรับ กพท. หากมีโอกาสเยือนกรุงโดฮา กาตาร์ เพื่อหารือและเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างกันในอนาคตต่อไป

On 7 June 2022, Mr. Suttipong Kongpool, CAAT Director General, and executives welcomed Mr. Mohammed Faleh Al-Hajri, Acting President of the Qatar Civil Aviation Authority (QCAA) and accompanying persons on their visit to Thailand. They discussed several issues including Thailand-Qatar aviation cooperation, an agreement on air services between both countries, and flight management during the FIFA World Cup 2022 that Qatar would host in December 2022. Mr. Al-Hajri thanked CAAT for the warm welcome and expressed his enthusiasm for welcoming CAAT at Doha, Qatar, for further negotiation on bilateral cooperation.

กพท. เข้าร่วมการประชุมระดับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน ภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ณ เมืองอินชอน สาธารณรัฐเกาหลี

Participation in the 57th Conference of Directors General of Civil Aviation, Asia and Pacific Regions: 5th DGCA Conference in the Republic of Korea

นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงาน กพท. และผู้บริหารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้เข้าร่วมการประชุมระดับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน ภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ครั้งที่ 57 (57th Conference of Directors General of Civil Aviation, Asia and Pacific Regions: 5th DGCA Conference) ระหว่างวันที่ 4-8 กรกฎาคม 2565 ณ เมืองอินชอน สาธารณรัฐเกาหลี โดยมีการหารือภายใต้หัวข้อ "Strengthening Regional Cooperation for the Restoration of Air Network with No Country Left Behind" และมีการหารือทวิภาคีกับประเทศต่าง ๆ ได้แก่ มาเลเซีย ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร อินโดนีเซีย และสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนสถานการณ์ด้านการบินพลเรือน และสร้างความร่วมมือระหว่างกัน จนนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคตต่อไป

Mr. Suttipong Kongpool, CAAT Director General, in his capacity of head of the Thai delegation, accompanied by executives and staff of CAAT and the Aeronautical Radio of Thailand Ltd., attended the 57th Conference of Directors General of Civil Aviation, Asia and Pacific Regions: 5th DGCA Conference which was held in Incheon, the republic of Korea from 4 to 8 July 2022. They took part in a discussion on the topic, "Strengthening Regional Cooperation for the Restoration of Air Network with No Country Left Behind," and conducted bilateral negotiations with delegates from Malaysia, France, the United Kingdom, Indonesia, and the USA, to exchange aviation information and strengthen cooperation for sustainable growth of the aviation industry.

กพท. ร่วมกับ The Directorate General for Civil Aviation ของประเทศฝรั่งเศส (France DGAC) และแอร์บัส (AIRBUS) ดำเนินการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการหัวข้อ Hazard Identification and Risks Mitigation

The workshop on Hazard Identification and Risks Mitigation

กพท. ร่วมกับ The Directorate General for Civil Aviation ของประเทศฝรั่งเศส (France DGAC) และแอร์บัส (AIRBUS) ดำเนินการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการหัวข้อ Hazard Identification and Risks Mitigation ให้กับบุคลากรจากภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และบุคลากรของ กพท. ในระหว่างวันที่ 7-8 กันยายน 2565 เวลา 09.00-16.00 น. ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Data and Safety Information) ระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และ กพท. รวมถึงให้มีการสื่อสารและบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่าง กพท. และภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยคาดหวังว่าผลลัพธ์ของการจัดสัมมนาฯ ครั้งนี้ จะได้ข้อมูลสภาวะอันตราย (Hazard) และภาพความเสี่ยง (Risk Portfolio) ของระบบการบินของประเทศไทย

CAAT collaborated with the Directorate General for Civil Aviation of France and the Airbus Group in organizing workshop on “Hazard Identification and Risks Mitigation” on 7 and 8 September 2022 from 09.00 hrs to 16.00 hrs at Miracle Grand Convention Hotel, Bangkok. The workshop aimed to encourage exchange of safety data and safety information among civil aviation organizations, stakeholders in the aviation industry and CAAT personnel, as well as to enhance communication and operational integration between CAAT and the aviation sector. The expected outcome was hazard data and risk portfolio of Thailand’s aviation system.

ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Standards Department) กพท. ร่วมกับ ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) ดำเนินการจัดสัมมนา ในหัวข้อ “ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)”

The seminar on Safety Management System

ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Standards Department) กพท. ร่วมกับ ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) ดำเนินการจัดสัมมนาในหัวข้อ “ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System)” ภายใต้ ARISE Plus Civil Aviation Project เมื่อวันที่ 29-30 สิงหาคม 2565 เวลา 09.00-16.30 น. ณ โรงแรมพูลแมน จี กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินและหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศในการพัฒนากฎหมาย และเข้าใจในกระบวนการติดตามและประเมินผลสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement) ซึ่งมีผู้ให้บริการการเดินอากาศเข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ กรมอุตุนิยมวิทยา สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

CAAT’s Air Navigation Service Standards Department and the ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) jointly organized a seminar on “Safety Management System” under the ARISE Plus Civil Aviation Project on 29 and 30 August 2022 from 09.00 hrs to 16.30 hrs at Pullman Bangkok Hotel G. The seminar aimed to support aviation regulating agencies and air service providers in developing related laws and enhance their understanding about safety performance monitoring and measurement. The participants consisted of representatives from the Royal Thai Fleet’s Royal Thai Naval Air Division, the Meteorological Department, the Ministry of Transport’ s Office of the Permanent Secretary, Office of the Search and Rescue Commission, and the Aeronautical Radio of Thailand Limited.

ผู้แทนจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เข้าพบผู้บริหารสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2565 ผู้แทนจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) Mr. Brian Hutchins ตำแหน่ง Senior Representative Asia Pacific และ Mr. Riley Downing ตำแหน่ง Senior Representative, Southeast Asia เข้าพบผู้บริหารสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อหารือถึงความร่วมมือระหว่างกัน โดยเฉพาะในประเด็นการยกระดับความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยจาก Category 2 กลับไปสู่ Category 1 และการเข้ารับการตรวจประเมินระบบการกำกับดูแลด้านมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินตามโครงการตรวจประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment: IASA) ของสหรัฐอเมริกา

Discussion with FAA representatives for cooperation

On 13 September 2022, Mr. Brian Hutchins, Senior Regional Representative (Asia Pacific), and Mr. Riley Downing, Senior Regional Representative (Southeast Asia), from the Federal Aviation Administration (FAA) met with CAAT executives to discuss cooperation between each other. The discussion focused especially on raising Thailand's aviation safety level from Category 2 to resume Category 1 and Thailand's joining the US International Aviation Safety Assessment Program (IASA).

กพท. และ CAAi ประชุม Project Mobilisation Meeting เพื่อเริ่มดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาในการสนับสนุนการใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (Consultants for Supporting the Implementation of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) in the Kingdom of Thailand)

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565 ที่ผ่านมา กพท. และบริษัท CAA International Limited (CAAi) จัดการประชุม Project Mobilisation Meeting: Opening Meeting ร่วมกัน เพื่อเริ่มดำเนินการตามโครงการ Consultants for Supporting the Implementation of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) in the Kingdom of Thailand ที่ กพท. ได้จ้าง CAAi เป็นที่ปรึกษาโครงการ โดยในการประชุมได้มีการนำเสนอที่มาของโครงการที่ต่อเนื่องมาจากโครงการสนับสนุนการจัดทำกฎหมายลำดับรองและกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และนำเสนอเป้าหมายของโครงการที่จะนำไปสู่การพัฒนาระบบกฎหมายการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

The Project Mobilisation Meeting to kick off the project on Consultants for Supporting the Implementation of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) in the Kingdom of Thailand

On 8 November 2022, CAAT and CAA International Limited (CAAi) held the Project Mobilisation Meeting: Opening Meeting to kick off the project on Consultants for Supporting the Implementation of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) in the Kingdom of Thailand for which CAAT employed CAAi as a project consultant. At the meeting, the project background was presented. It was a continuation of the project to support the preparation of secondary laws and operational processes to meet international standards. The goal was to develop Thailand's civil aviation legal system to achieve greater efficiency and sustainability.

โดยกำหนดแนวทางและวิธีการทำงานเป็น 3 ระยะ ได้แก่ 1) การเตรียมความพร้อมของ กพท. 2) การเตรียมความพร้อมให้แก่ภาคอุตสาหกรรม และ 3) การติดตามผลโครงการ ตลอดจนการระบุสิ่งที่ต้องดำเนินการร่วมกันระหว่าง กพท. และ CAAi เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการกำหนดงานที่จะต้องเริ่มดำเนินการต่อไปหลังจากการประชุมครั้งนี้

ทั้งนี้ โครงการ Consultants for Supporting the Implementation of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) in the Kingdom of Thailand มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินการเปลี่ยนผ่านกฎระเบียบด้านการบินจากระบบเดิมไปสู่กฎระเบียบในรูปแบบ Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนระบบใหม่ที่มีความเป็นสากล สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีระบบ ภายใต้โครงการที่จะดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับบุคลากร กพท. ในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายระบบใหม่ให้เป็นไปอย่างมีมาตรฐาน และการสร้างความรู้และความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียในภาคอุตสาหกรรมการบิน เพื่อให้สามารถใช้บังคับกฎหมายในระบบ TCARs ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด อันเป็นการยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

The project was planned in three phases: 1) CAAT's preparation, 2) Ensuring preparedness of the industrial sector, and 3) Monitoring. The meeting identified the tasks that CAAT and CAAi needed to jointly carry out to ensure effective project implementation. The work that must start after this meeting was also determined.

The TCARs are secondary laws regarding a new civil aviation safety system corresponding with the international practices. The project aims to facilitate transition from the current regulation system to the TCARs and ensure effective enforcement of the new system. In this regard, CAAT needs to prepare its personnel for standard operations under the new regulation system and improve understanding of the stakeholders in the aviation industry so that TCARs are enforced efficiently. This will help upgrade Thailand's civil aviation regulation system to meet the international standards.

กพท. ให้การต้อนรับคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐยูกันดา (The Board of Uganda Civil Aviation Authority: UCAA)

Welcoming the Board of Uganda Civil Aviation Authority

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2565 นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมทั้งผู้บริหารได้ต้อนรับคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐยูกันดา ซึ่งขอเข้าเยี่ยม กพท. เนื่องในโอกาสเดินทางเยือนประเทศไทย ในระหว่างการหารือร่วมกันได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และหารือในเรื่องการเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmarking) ของการกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยของทั้งสองประเทศ รวมทั้งแลกเปลี่ยนประสบการณ์การดำเนินงานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ผ่านมาและแนวทางในอนาคต

On 15 December 2022, Mr. Sarun Benjanirat, CAAT Deputy Director, and executives welcomed members of the Board of Uganda Civil Aviation Authority (UCAA) who visited CAAT during their trip in Thailand. On this occasion, they exchanged information on the aviation industry in Thailand and Uganda and discussed the benchmarking of the safety standard supervision in both countries, and shared experience in aviation management during the COVID-19 pandemic and future directions.

กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) Indonesia ได้ประชุมความร่วมมือ เรื่องการดำเนินงานการระบบจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน

Meeting with DGCA Indonesia for cooperation in AIRPORT EMS

กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) Indonesia ประชุมความร่วมมือ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2565 ณ โรงแรม The Trans Resort Bali เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย คณะผู้แทนของ กพท. นำโดย นาวาอากาศเอก สุชาติ อ่างทอง ได้เข้าร่วมประชุมกับคณะผู้แทนของ DGCA โดยทั้งสองหน่วยงานได้หารือถึงการร่วมมือกันในเรื่องการดำเนินงานการระบบจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน (Airport Environmental Management System: AIRPORT EMS) และการกำกับดูแลสนามบินน้ำ (Water Aerodrome)

CAAT and the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) of Indonesia held a meeting on 2 December 2022 at The Trans Resort Bali in Indonesia. At the meeting, CAAT delegation led by Group Captain Suchat Angthong and DGCA representatives discussed bilateral cooperation in the airport environmental management system (AIRPORT EMS) and supervision of water aerodromes.

คณะกรรมการกำกับฯ และคณะผู้บริหาร กพท. เข้าศึกษาดูงานโครงการพัฒนาอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

A site visit to Suvarnabhumi Airport Phase 2 by CAAT Board members and executives

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2565 นายชนินทร์ แก่นหิรัญ กรรมการกำกับฯ พร้อมด้วยคณะกรรมการกำกับฯ ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับฯ และคณะผู้บริหาร กพท. เข้าศึกษาดูงานโครงการพัฒนาอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีนายกีรติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้การต้อนรับและให้เกียรติบรรยายสรุปภาพรวมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระบบสารสนเทศในการให้บริการผู้โดยสาร CUPPS CUSS CUBD

On16 December 2022, Mr. Chanin Kanhir, member of the Board of Commissioners of CAAT, together with Board members and executives paid a visit to the office of Suvarnabhumi Airport to follow up on the Suvarnabhumi Airport Expansion Project, Phase 2. The group was welcomed by Mr. Kerati Kijmanawat, Senior Executive Vice President (Engineering and Construction) of the Airports of Thailand Public Company Limited (AOT) who presented a brief on the overall project. They then discussed the plan for increase capacity of the passenger terminal building at Suvarnabhumi Airport as well as implementation of the Common Use Passenger Processing System (CUPPS), the Common Use Self Service (CUSS) system and the Common Use Bag Drop (CUBD) system.

จากนั้นได้เยี่ยมชมอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1) หรือ อาคาร SAT-1 เชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารหลักด้วยอุโมงค์ใต้ดิน ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติหรือรถไฟฟ้า APM ทั้งนี้ คณะศึกษาดูงานได้ทดลองนั่งรถไฟฟ้า APM ใช้เวลาโดยสารประมาณ 3.30 นาที

Subsequently, the group proceeded to the Midfield Satellite 1 (SAT-1) Building which is connected with the passenger terminal via a 1-kilometer-long underground tunnel with an automated people mover (APM) system. The group then took a test ride of the APM electric vehicle which took approximately 3.30 minutes.

บรรยากาศการเยี่ยมชมอาคาร SAT-1 ที่สนามบินสุวรรณภูมิ
The site visit at the SAT-1 Building, Suvarnabhumi Airport

ข้อมูลการติดต่อ กพท.

CONTACT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6
แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

The Civil Aviation Authority of Thailand
333/105 Lak Si Plaza, Kamphaeng Phet 6 Rd.,
Talat Bang Khen, Lak Si, Bangkok 10210

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (CSD)	csd@caat.or.th
ฝ่ายการเงิน บัญชีและงบประมาณ (FAB)	fab@caat.or.th
ฝ่ายกฎหมาย (LEG)	leg@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS)	ans@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD)	sfd@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)	aga@caat.or.th
ฝ่ายประกันคุณภาพ (QAD)	qa@caat.or.th
ฝ่ายนิรภัยการบิน (SMD)	smd@caat.or.th
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ITD)	it@caat.or.th
ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน (AIS)	ais@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ (PEL)	pel@caat.or.th
ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (ERD)	erd@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS)	ops@caat.or.th
ฝ่ายพิธีการบิน (FFD)	ffd@caat.or.th
ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน (APD)	apd@caat.or.th
ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR)	airworthiness@caat.or.th
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (HRD)	pd@caat.or.th

ร้องเรียนสายการบิน www.caat.or.th/complaint
การคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารและติดตามเรื่องร้องเรียนสายการบิน
0 2568 8800 ต่อ 1502
Complain about airline services at www.caat.or.th/complaint.
For protection of passenger rights and complaint follow-up,
please call 0 2568 8800 ext. 1502.

ขึ้นทะเบียนผู้บังคับโดรน www.caat.or.th/uav
การขึ้นทะเบียนผู้บังคับโดรนและขออนุญาตบินโดรน
0 2568 8800 ต่อ 1603
Conduct drone registration at www.caat.or.th/uav.
For drone registration and operation permission,
please call 0 2568 8800 ext. 1603.

8th CAAT

To Infinity and Beyond

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6
แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทร. 0 2568 8800 โทรสาร. 0 2568 8844

The Civil Aviation Authority of Thailand
333/105 Lak Si Plaza, Khamphaeng Phet 6 Rd.,
Talat Bang Khen, Lak Si, Bangkok 10210
Tel. 0 2568 8800 Fax. 0 2568 8844

www.caat.or.th/th