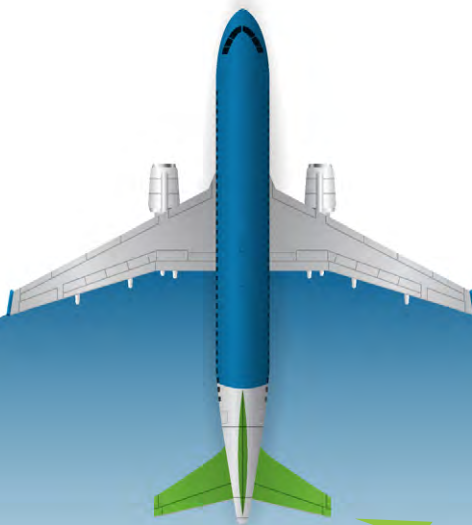


CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand



รายงานประจำปี : Annual Report
2567 • 2024



CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนา
กิจการการบินพลเรือนของประเทศ
ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล
เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ
และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงสร้างสำคัญ
ที่ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของไทย
ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

To regulate, monitor, promote, and develop
Thailand's civil aviation in compliance with
laws and universal standards. To ensure safety,
efficiency, and continuous development that
create solid foundation to drive economic
and social development, and to achieve
sustainable growth of Thailand.



วิสัยทัศน์

Vision

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน

Standard toward 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. ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
Improve and develop service systems to promote sustainable growth of the aviation industry.
4. บริหารและพัฒนา "คน" ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
Manage and develop human resources to drive and innovate all aspects of operational systems to become a sustainable high-performance organization.



ภาพรวมองค์กร
Overview of The Organization

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ Vision, Mission, and Strategies	001
สารประธานกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Message from the Chairman of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	004
ประวัติคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย The Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	006
สารผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Message from the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	020
ประวัติความเป็นมา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	022
อำนาจหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	024
ประวัติผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Top Executives of the Civil Aviation Authority of Thailand	026
คณะผู้บริหาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Executives of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	034
โครงสร้าง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย CAAT's Organization Structure	038

01

ผลการดำเนินงาน
Operating Results

โครงการ นพท. ที่ดำเนินการในปี 2567 CAAT's Projects in 2024	041
โครงการ/งานประจำปี 2568 (รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2567) Projects/Work to Be Carried Out in 2025 (including ongoing projects from previous years)	055

02

การดำเนินงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี
Good Corporate Governance

การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับ นพท. Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand and Subcommittees in 2024	059
การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ Anti-Corruption and Misconduct	066
รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี Missions and Achievements of Good Corporate Governance	072
ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน Aviation Industry Information	076
รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย Report on Thailand's Aviation Industry Status	078



04

งบการเงิน Financial Statement

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน ประจำปี 2567	173
Auditor's Report and Financial Statement for 2024	
หมายเหตุงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	180
Notes to Financial Statement for Fiscal Year Ended 31 December 2024	

03

ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของ กพท. Missions and Achievements of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

ด้านกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน	089
Civil Aviation Regulation	
ด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน	109
Promote the Civil Aviation Industry	
ด้านการบริหารองค์กร	151
Organization Management	
รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กพท. ปี 2567	169
Audit Committee Performance Report for 2024	

05

ข้อมูลอื่น ๆ Other Information

ผลสำรวจความพึงพอใจ กพท. ประจำปี 2567	199
CAAT's Results of the Survey towards for 2024	
ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2567	219
CAAT's Missions and Activities for 2024	
ข้อมูลติดต่อ กพท.	230
CAAT's Contacts	



สารประธานกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

นายชยธรรม์ พรหมศร

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Chayatan Phromsorn

Permanent Secretary of the Ministry of Transport
Chairman of the Board of Commissioners of
the Civil Aviation Authority of Thailand



ปี 2567 เป็นช่วงเวลาสำคัญที่ประเทศไทยได้แสดงถึงความสามารถในการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินภายหลังสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จากการคาดการณ์ในปีนี้ เราจะมีปริมาณผู้โดยสารรวมประมาณ 138 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาและใกล้เคียงกับตัวเลขก่อนเกิดวิกฤตในปี 2562 อัตราการฟื้นตัวดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมและศักยภาพในการกลับมาเป็นผู้นำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นอกจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ยังประสบความสำเร็จในด้านการกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น

Year 2024 marked the period that Thailand demonstrated resilience of aviation sector post COVID-19 pandemic. It is estimated that there are 138 million passengers which exceeds previous year, close to that of pre pandemic in 2019. Such recovery reflects strength and potential of this sector to become leader of Southeast Asia.

In addition to increasing passengers, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) succeeded in regulating and developing standards, including issuance of certificate to certify operation of public aerodrome →

การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ทำอากาศยาน บุรีรัมย์หรือการเพิ่มตัวโดยสารราคาพิเศษในช่วงเทศกาลสำคัญ สิ่งเหล่านี้ล้วนแสดงถึงความมุ่งมั่นของ กพท. ในการสร้างมาตรฐานที่ยั่งยืนและเป็นที่ยอมรับทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ

สำหรับปี 2568 กพท. ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลัก ในการขับเคลื่อนนโยบายสำคัญของรัฐบาลในด้าน "Aviation Hub" ซึ่งนอกจากจะเป็นการเพิ่มส่วนแบ่งตลาดการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ยังเป็นการสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินหลายมิติ ได้แก่

1. **มิติด้านมาตรฐาน :** การปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ในการกำกับดูแลและออกใบอนุญาต รวมถึง การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินให้ครบถ้วน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและมาตรฐานสากล
2. **มิติการขับเคลื่อนการบินรูปแบบใหม่ :** การเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีล้ำสมัย เช่น ยานยนต์บินได้ และการสร้างบุคลากรเพื่อรองรับ การบินน้ำ
3. **มิติการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน :** การผลักดันให้เกิดศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วน อากาศยาน ซึ่งจะส่งเสริมห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรม การบินตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ
4. **มิติการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร :** การพัฒนากลไก การกำกับดูแลที่โปร่งใส ทันสมัย และสอดคล้องกับ มาตรฐานสากลและความต้องการของประชาชน ตลอดจนจนภาคอุตสาหกรรม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนและนักท่องเที่ยว
5. **มิติการพัฒนาคุณภาพบริการสายการบิน :** การปรับปรุง กลไกเพื่อดูแลสิทธิของผู้โดยสารอย่างครอบคลุม
6. **มิติการเตรียมพร้อมสู่มาตรฐานสากล :** การกลับ เข้าสู่ FAA CAT I และการได้รับคะแนนสูงจาก ICAO ซึ่งจะเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับอุตสาหกรรม การบินไทย

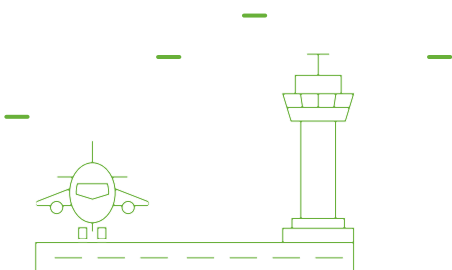
สุดท้ายนี้ ผมและคณะกรรมการกำกับฯ เชื่อมั่นว่า หากผู้บริหารและบุคลากรทุกคนร่วมมือและตั้งใจปฏิบัติงาน อย่างเต็มความสามารถแล้ว กพท. จะสามารถขับเคลื่อนให้ ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการบินได้อย่างยั่งยืน

for Buriram Airport or providing special airfare prices during festive season. These processes signify determination of CAAT to ensure sustainable standards which are recognized locally and internationally.

In 2025, CAAT is assigned to lead Government's missions in "Aviation Hub". This direction not only promotes market share of aviation sector in Southeast Asia, but also strengthen positioning of Thailand as aviation hub in various aspects as follows:

1. **Standard aspect:** Implementation of innovative technology in regulating and issuing licenses, and issuing certificate for airport operation, to elevate safety and universal standard.
2. **Innovative aviation development aspect:** Preparation for development of innovative technology such as flying vehicle and human resource development to support sea airport.
3. **Aviation sector development aspect:** Stimulation of center for aircraft maintenance and aircraft parts manufacturing to support supply chain of aviation sector from upstream to downstream.
4. **Airfare regulating aspect:** Development of transparent and up-to-date regulating systems that align with universal standards, people's needs, and industry's requirement, aiming to promote confidence among investors and tourists.
5. **Airline service quality development aspect:** Improvement of system to ensure integrated protection of passengers' rights.
6. **Readiness to universal standard aspect:** Restored status of FAA CAT I and high rating of ICAO that promote confidence of Thailand's aviation sector.

Finally, the Board of Commissioners and I are confident that the collaboration and commitment of all management and employees will consistently drive Thailand to become a leader in aviation sector.





คณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย The Board of Commissioners



นายชยธรรม์ พรหมศร Mr. Chayatan Phromsorn

ประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Chairman of the Board of Commissioners
The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งในปัจจุบัน

- » ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » กรรมการอิสระ/กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- » ประธานกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- » กรรมการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

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. (โดยทุนรัฐบาลไทย)
- » ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

หลักสูตรนักรบบริหาร

- » หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 23 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม
- » หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- » หลักสูตรประกาศนียบัตรบริหารงานพิเศษ รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- » หลักสูตร Executive Development Program (EDP), Kellogg School of Management มหาวิทยาลัย Northwestern, Evanston, USA
- » หลักสูตรนักรบครองระดับสูง รุ่นที่ 51 วิทยาลัยมหาดไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- » ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- » รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- » ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง
- » ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการก่อสร้างและประเมินผล กรมทางหลวง
- » ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทางหลวง





Current Position

- » Permanent Secretary, Ministry of Transport

Other Current Positions

- » Independent Director
Member of the Enterprise Risk Management Committee
PTT Public Company Limited
- » Chairman, Port Authority of Thailand
- » Director, Tourism Authority of Thailand

Education

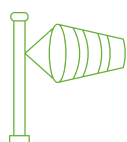
- » Ph.D. in Civil Engineering (Transportation)
The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A.
(Government's scholarship)
- » Master of Science in Civil Engineering (Transportation)
The University of Texas at Austin, Texas, U.S.A.
(Government's scholarship)
- » Bachelor degree in Civil Engineering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

Executive Training Programs

- » The Executive Program in Judicial Process
Management (Class 23)
Judicial Training Institute
- » The National Defense College Program (NDC) (Class 56)
National Defence College
- » The ASEAN Economic Community Program (Class1)
King Prajadhipok's Institute
- » Executive Development Program (EDP)
Kellogg School of Management Northwestern University,
Evanston, USA
- » The Senior Administrative Executive Program (Class 51)
Ministry of Interior College

Work Experiences

- » Director General
Office of Transport and Traffic Policy and Planning
- » Deputy Director
Office of Transport and Traffic Policy and Planning
- » Director, Bureau of International Highways Cooperation
Department of Highways, Ministry of Transport
- » Director, Construction Standards and Evaluation Office
Department of Highways
- » Director, Information Technology Center
Department of Highways





พลอากาศตรี นารถวุฒิ หยูทอง
Air Vice Marshal Narthawuthi Yoothong
กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพอากาศ

ประวัติการศึกษา

- » หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- » หลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- » หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาคอมพิวเตอร์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช

ประวัติการอบรบ

- » หลักสูตรนักบริหารทรัพยากรเชิงยุทธศาสตร์รุ่นที่ 1 (ความร่วมมือระหว่างกองทัพอากาศและสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์)
- » หลักสูตรวิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ รุ่นที่ 51 ปี 2553
- » หลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 43 ปี 2542
- » หลักสูตรนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง กองทัพอากาศ รุ่นที่ 82 ปี 2538
- » หลักสูตรนายทหารนิรภัยการบินกองทัพอากาศ รุ่นที่ 37 ปี 2536
- » หลักสูตรศิษย์การบินกองทัพอากาศ โรงเรียนการบิน รุ่น น. 85-32-1 ปี 2532

ประสบการณ์การทำงาน

- » รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินกองทัพอากาศ
- » ผู้อำนวยการกองตรวจสอบเครื่องรื้อทุกขี้อุปกรณ์เครื่องบิน
- » นายทหารฝ่ายอำนวยการ ประจำผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- » นายทหารนิรภัยการบิน ฝ่ายยุทธการ ฝูงบิน 202 กองบิน 2 กองทัพอากาศ
- » นักบินประจำหมวดบิน 3 ฝูงบิน 202 กองบิน 2 กองทัพอากาศ

ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- » ด้านการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยการบินทหาร
- » ด้านนิรภัยการบิน
- » ด้านการปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบ AU-23
- » ด้านกฎหมาย
- » ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- » ด้านการบริหารจัดการองค์การ





Other Current Positions

- » Senior Expert, Royal Thai Air Force

Education

- » Master of Arts in Political Science, Ramkhamhaeng University
- » Bachelor of Laws Program, Ramkhamhaeng University
- » Bachelor of Science Program in Computer Science Navaminda Kasatriyadhiraj Royal Air Force Academy

Training Programs

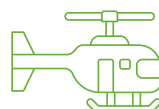
- » Strategic Resource Management Executive Program Class 1 (Memorandum of Understanding for collaboration between Royal Thai Air Force and National Institute of Development Administration)
- » Joint War College Program Class 51 National Defence Studies Institute, 2010
- » Air Force Command and Staff College Program Class 43, 1999
- » Air Force Squadron Commanders Training Program Class 82, Royal Thai Air Force, 1995
- » Royal Thai Air Force Aviation Safety Officer Training Program, Royal Thai Air Force Class 37, 1993
- » Royal Thai Air Force Pilot Training Program, Class N. 85-32-1, Royal Thai Air Force, 1989

Work Experiences

- » Deputy Director of Military Aviation Authority, RTAF
- » Director of the Complaints and Grievance Inspection Division, Directorate of the Inspector General
- » Staff Officer to Assistant Commander-in-Chief of Royal Thai Air Force
- » Aviation Safety Office, Operations Section, Air Squadron 202 Wing 2, Royal Thai Air Force
- » Instructor Pilot, Air Squadron 202 Wing 2, Royal Thai Air Force

Competencies

- » Military Aviation Authority Royal Thai Air Force (MAA)
- » Aviation Safety
- » AU-23 Aircraft Type Rating
- » Law and Regulations
- » Management Information System
- » Organizational Management





นางชาริตา สีสายกร

Mrs. Charita Leelayudth

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » กรรมการการบินพลเรือน
- » กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ
ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)
- » ผู้บริหารสายงานฝ่ายบริหารลูกค้า VVIC
กลุ่มห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ในเครือเซ็นทรัล รีเทล
- » กรรมการบริหาร โรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- » ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต สาขาบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- » Director's Briefing 2/2567: Systematic Transformation for Future-Ready Organizations, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » Role of the Chairman Program (รุ่น 56/2567), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » Director Leadership Certification Program (รุ่น 11/2566), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » หลักสูตรประกาศนียบัตรจรรยาภิบาลทางการแพทย์ สำหรับผู้บริหารระดับสูง (ปรพ.) รุ่นที่ 10
- » หลักสูตร Director Certification Program (รุ่น 322/2565), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » หลักสูตร Director Accreditation Program (รุ่น 191/2565), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (รุ่น 43/2565) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 9/2560 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- » หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ เอกชน และการเมือง (วปม.) รุ่นที่ 7/2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

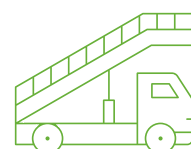
- » หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 13/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)
- » หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้า การพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 4/2554 สถาบันวิทยาการการค้า
- » ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- » วุฒิบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาต หมายเลขทะเบียน 5009
- » วุฒิบัตรผู้สอบบัญชีรับอนุญาต หมายเลขทะเบียน 3479
- » ประกาศนียบัตรด้านบริหารจัดการความเสี่ยงของสถาบัน IOSH

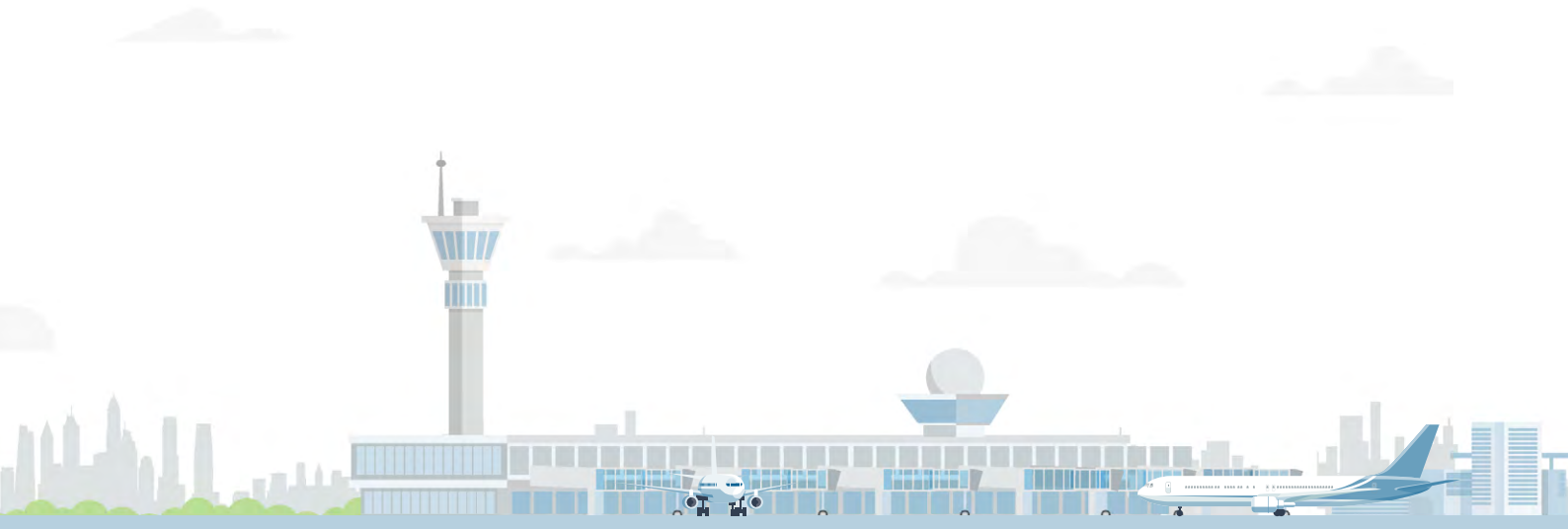
ประสบการณ์การทำงาน

- » ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- » กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- » ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- » รักษาการประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- » ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและบริหารองค์กร บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- » รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » ผู้อำนวยการสายการเงินและการบัญชี ฝ่ายบัญชีบริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบธุรกิจการบิน สำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- » ด้านบริหารกิจการการบินพาณิชย์
- » ด้านการบัญชีและงบประมาณ





Other Current Positions

- » Member of the Civil Aviation Board
- » Independent Director
Chairman of the Audit Committee of Board of Directors
TMBThanachart Bank Public Company Limited (TTB)
- » VIC Director, Central Department Store Group,
under Central Retail
- » Executive Director, King Mongkut Chaokhun Thahan
Hospital

Education

- » Master's degree in Business Administration,
Chulalongkorn University
- » Bachelor's degree in Accounting,
Chulalongkorn University

Training Programs

- » Director's Briefing 2/2024 Systematic Transformation
for Future-Ready Organizations
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » Role of the Chairman Program (Class 56/2024)
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » Director Leadership Certification Program (Class 11/2023)
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » Certificate Course in Good Governance for
Medical Executives, King Prajadhipok's Institute and
the Medical Council of Thailand Batch 10/2022
- » Director Certification Program (Class 322/2022)
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » Director Accreditation Program (Class 191/2022)
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » Advanced Audit Committee Program (Class 43/2022)
Thai Institute of Directors Association (IOD)
- » The Executive Program in Energy Literacy for
a Sustainable Future Course Batch 9/2017
Thailand Energy Academy
- » The State, Private Sector and Political Sectors Course
Batch 7/2014, Thailand National Defence College

- » Capital Market Academy Batch 13/2012
Capital Market Academy (CMA)
- » Top Executive Program in Commerce and Trade
(TEPCoT) Batch 4/2011, Commerce Academy
- » Advanced Diploma in Auditing, Chulalongkorn University
- » Certified Professional Internal Auditor No.5009
- » Certified Public Accountant No.3479
- » Certificate of Risk Management by IOSH

Work Experiences

- » Consultant to Board of Commissioners
The Civil Aviation Authority of Thailand
- » Director, Thai Smile Airways Company Limited
- » Director and Secretary of Board of Directors
Thai Smile Airways Company Limited
- » Chief Executive Officer
Thai Smile Airways Company Limited
- » Acting Chief Executive Officer
Thai Smile Airways Company Limited
- » Chief Finance & Corporate Management Officer
Thai Smile Airways Company Limited
- » Acting EVP Finance and Accounting
Thai Airways International Public Company Limited
- » Vice President of Investor Relations
Thai Airways International Public Company Limited
- » Vice President of Management Accounting and Budgeting
Thai Airways International Public Company Limited
- » Director of Management Accounting
Thai Airways International Public Company Limited
- » Director of Airline Business Internal Auditor
Thai Airways International Public Company Limited

Competencies

- » Aviation Industry Management
- » Accounting and Budgeting



นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ Mr. Charnchao Chaiyanukij

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » อ.ก.พ. วิชาสามัญเกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรบุคคลระบบเปิด (ภายใต้ ก.พ.)
- » กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานยุติธรรมแห่งชาติ
- » กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการป้องกัน การกระทำความคิดชั่ว
- » กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการสถาบันวิจัยและ พัฒนาเทคโนโลยีระบบราง
- » อ.ก.พ. สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

ประวัติการศึกษา

- » LL.M. (International and Comparatives Laws) เน้นทางด้านการบริหารกระบวนการยุติธรรมทางอาญา The University of Iowa โดยทุนรัฐบาล (ก.พ.)
- » LL.M. (International Legal Studies) เน้นทางด้านการบริหารกระบวนการยุติธรรมทางอาญา The American University โดยทุนรัฐบาล (ก.พ.)
- » ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- » เนติบัณฑิตไทย
- » นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม อันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

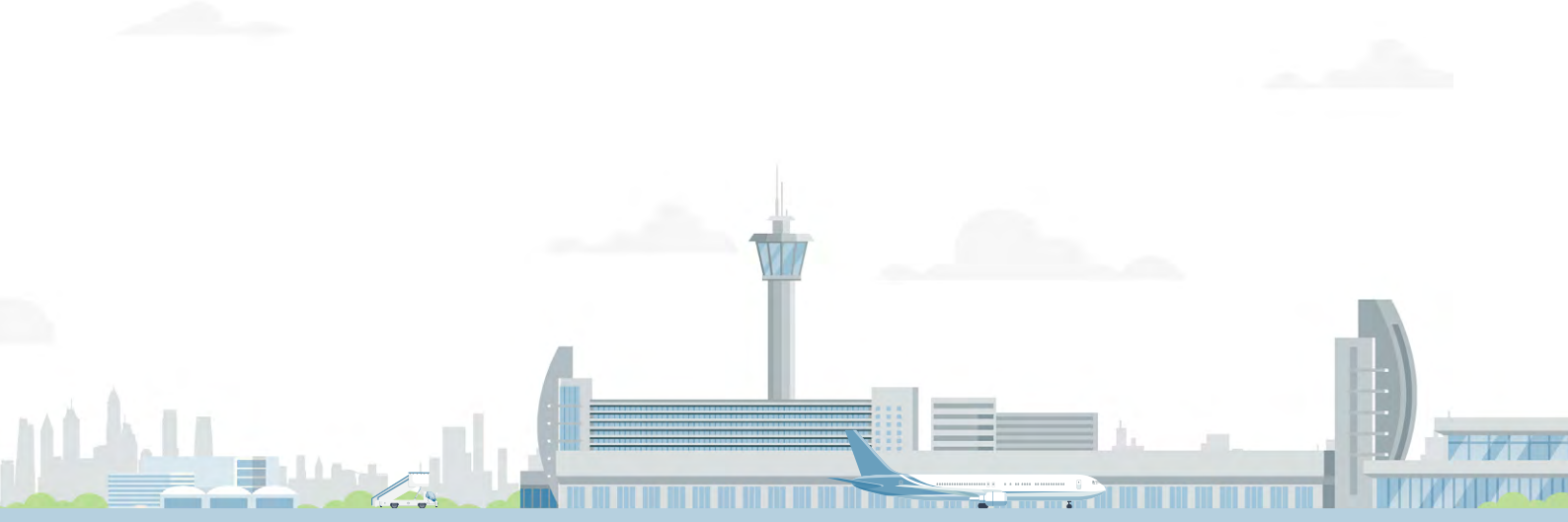
ประสบการณ์การทำงาน

- » ประธานกรรมการจัดสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ
- » กรรมการในคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ
- » ที่ปรึกษาพิเศษ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนทรงคุณวุฒิ) สำนักงานปลัดกระทรวงยุติธรรม
- » ผู้ตรวจราชการพิเศษ สำนักนายกรัฐมนตรี
- » ปลัดกระทรวงยุติธรรม
- » รองปลัดกระทรวงยุติธรรม
- » อธิบดีกรมคุมประพฤติ
- » ผู้ตรวจราชการกระทรวงยุติธรรม
- » อธิบดีกรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ
- » อัยการจังหวัดประจำกรม สถาบันกฎหมายอาญา สำนักงานอัยการสูงสุด
- » นิติกรงานคดี กองกฎหมายและคดี กรุงเทพมหานคร
- » นิติกร สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- » ด้านกฎหมาย
- » ด้านอาชญาวิทยา
- » การบริหารกระบวนการยุติธรรมทางอาญา





Other Current Positions

- » Member of the Ad Hoc Civil Service Commission on Open System Human Resource Management (Under the Civil Service Commission)
- » Expert Member of the National Justice Administration Development Committee
- » Expert Member of the Recidivism Prevention Committee
- » Expert Committee Member Rail Technology Research and Development Agency (Public Organization), Ministry of Transport
- » The Civil Service Commission Office of the National Security Council

Education

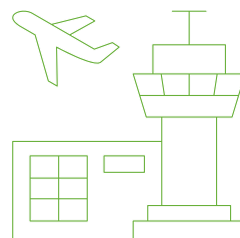
- » LL.M. (International and Comparatives Laws), Specializing in Criminal Justice Administration The University of Iowa (Royal Thai Government scholarship)
- » LL.M. (International Legal Studies), Specializing in Criminal Justice Administration The American University (Royal Thai Government scholarship)
- » Graduate Diploma in Business Law, Thammasat University
- » Thai Barrister-at-Law
- » Bachelor of Laws (Second-Class Honors), Thammasat University

Work Experiences

- » Chairman of the Board, National Health Assembly Organizing Committee
- » Commissioner, The Strategy on Public Sector Rebalancing and Development
- » Plan and Policy Analyst, Advisory, Office of the Permanent Secretary for Justice
- » Inspector- General, Office of the Prime Minister
- » Permanent Secretary, Ministry of Justice
- » Deputy Permanent Secretary, Ministry of Justice
- » Director- General, Department of Probation
- » Inspector- General, Ministry of Justice
- » Director- General, Rights and Liberties Protection Department
- » Public Prosecutor, Criminal Law Institute, Office of the Attorney General
- » Legal Officer for Litigation Legal and Litigation Department
- » Legal Officer, Public Works Department

Competencies

- » Law
- » Criminology
- » Criminal Justice





นางปานทิพย์ ศรีพิมมา

Mrs. Pantip Sripimol

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- » ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- » ปริญญาตรี นิติศาสตร มหาวิทาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบสม

- » หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปราม การทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- » หลักสูตรการบริหารการท่องเที่ยวสำหรับผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 2
- » หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 25
- » หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- » หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP III) รุ่นที่ 2 สำหรับผู้บริหารระดับสูง สถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่ม ปตท. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- » หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการ ป้องกันประเทศ
- » หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับ นักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 15 สถาบันพระปกเกล้า
- » นักบริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส. 14) สถาบันพัฒนาข้าราชการตุลาการ
- » หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและ กฎหมายมหาชน รุ่นที่ 7
- » Role of the Nomination and Governance Committee รุ่น 5/2556
- » Audit Committee Program (ACP)
- » Director Certification Program (DCP)

ประสบการณ์การทำงาน

- » กรรมการก้านกรองกรรมการรัฐวิสาหกิจ
- » ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- » รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้
- » ที่ปรึกษาด้านพัฒนาวิสาหกิจ (นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจทรงคุณวุฒิ) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- » รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- » ผู้อำนวยการสำนักกำกับและประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (ผู้อำนวยการระดับสูง) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- » กรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ และกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ และกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ และกรรมการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการบริษัท เอสซี ประเทศไทย (จำกัด)
- » กรรมการ และประธานอนุกรรมการก้านกรอง ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
- » กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- » กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- » ด้านการเงิน การคลัง



Other Current Positions

- » Independent Director / Member of the Audit Committee
Thai Oil Public Company Limited

Education

- » Master's Degree in Public Administration (M.P.A.)
Chulalongkorn University
- » Bachelor's Degree in Business Administration
Ramkhamhaeng University
- » Bachelor's Degree in Law (LL.B.)
Ramkhamhaeng University

Training Programs

- » The Advanced Strategic Training Program for Anti-Corruption Officers Class 12, Office of the National Anti-Corruption Commission
- » Tourism Management Program for Executives: TME2
- » Senior Executive Development Program Class 25, Capital Market Academy (CMA)
- » The Executive Program in Energy Literacy for a Sustainable Future Course Class 8
Thailand Energy Academy
- » Leadership Development Program III (LDP III) for Executives Class 2, PTT Leadership and Learning Institute (PLLI)
- » Public-Private Partnerships in Defense Acquisition Program Class 26, Thailand National Defence College
- » Political Democracy for Executive Program Class 15, King Prajadhipok's Institute
- » Administration of Justice for Senior Executive Class 14, Judicial Training Institute
- » Advanced Certificate Course in Public Administration and Law for Executives Class 7
- » Role of the Nomination and Governance Committee Class 5/2013
- » Audit Committee Program (ACP)
- » Director Certification Program (DCP)

Work Experiences

- » State Enterprise Board Member Screening Committee
- » Director of State Enterprise Policy Office
- » Deputy Permanent Secretary, Ministry of Finance:
Head of Revenue Task Group
- » Consultant on State Enterprise Development (Senior State Enterprise Analyst), Office of the State Enterprise Policy Office
- » Deputy Director, Office of the State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance
- » Director of the State Enterprise Monitoring and Evaluation Bureau (Senior Director), Office of the State Enterprise Policy Office
- » Director, Global Power Synergy Public Company Limited (GPSC)
- » Director and Director of Corporate Social Responsibility, SCBX Public Company Limited
- » Director and Director of Corporate Social Responsibility The Siam Commercial Bank Public Company Limited
- » Director and Director of the Corporate Governance and Sustainability Committee, PTT Global Chemical Public Company Limited
- » Director, Don Muang Tollway Public Company Limited
- » Director, Esso (Thailand) Public Company Limited
- » Director and Chairman of Subcommittee on the Screening, Bank for Agriculture and Agricultural Cooperatives
- » Director and Chairman of the Audit Committee, Tourism Authority of Thailand
- » Director and Chairman of the Risk Management Committee, MCOT Public Company Limited
- » Director and Member of the Audit Committee, Krungthai Card Public Company Limited

Competencies

- » Financial



นายโชติชัย เจริญงาม

Mr. Chotchai Charoenngam

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งอื่นในปัจจุบัน

- » กรรมการการบินพลเรือน
- » กรรมการในคณะกรรมการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงานโครงการสำคัญของกระทรวงคมนาคมตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- » กรรมการในคณะกรรมการติดตามการดำเนินการแก้ไขปัญหาบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » ประธานกรรมการ สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคม
- » กรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อินเด็คซ์ อินเทอร์เน็ตซันแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ มูลนิธิแพทย์อาสาสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี
- » ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท แมสเทค ลิ่งค์ จำกัด (มหาชน)
- » กรรมการ โรงเรียนนานาชาติ KIS (KIS International School)

ประวัติการศึกษา

- » Ph.D. Civil Engineering in Construction Engineering and Project Management
University of Texas at Austin, USA.
- » M. Sc. Civil Engineering in Construction Engineering and Management
University of Kansas, USA.
- » วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา (เกียรตินิยม อันดับ 2)
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรบ

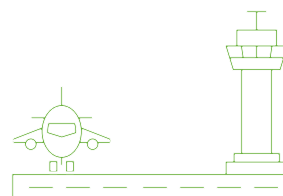
- » IT GOVERNANCE: ISSUES FOR BOARDS
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » BOARDS THAT MAKE A DIFFERENCE
รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » ANTI-CORRUPTION EXECUTIVE PROGRAM
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » DIRECTOR CERTIFICATE PROGRAM (DCP)
รุ่นที่ 190 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์การทำงาน

- » รองศาสตราจารย์ คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology: AIT)
- » กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคม
กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)
- » ผู้เชี่ยวชาญระบบวางแผนและควบคุมต้นทุนโครงการ
องค์การสหประชาชาติ (UNDP)
- » วิศวกรที่ปรึกษา ทางด้านการวางแผนและควบคุมโครงการ
C&C Consultants, Austin, Texas, USA.
- » วิศวกรประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน Nuclear Power Plants
Texas Public Utility Commissions, USA

ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- » การวางแผนและบริหารโครงการเชิงยุทธศาสตร์
- » ระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานเชิงยุทธศาสตร์





Other Current Positions

- » Member of the Civil Aviation Board
- » Member of the Committee for Driving and Monitoring the Progress of the Key Projects of the Ministry of Transport
- » Member of the Committee for Monitoring the Implementation of Resolutions for Thai Airways International Public Company Limited.
- » Chairman of Board, Rail Technology Research and Development Agency (Public Organization) Ministry of Transport
- » Board Member and Chairman of Risk Management Committee, Index International Group (Public Company)
- » Board Member, The Princess Mother's Medical Volunteer Foundation
- » Chairman of the Board and Chairman of Audit Committee, Masstec Link Public Company Limited
- » Executive Board Member, KIS International School

Education

- » Ph.D., Construction Engineering and Project Management, Civil Engineering
University of Texas at Austin, USA
- » M.Sc., Construction Engineering and Management, Civil Engineering
University of Kansas, USA
- » B. Eng. (Honors), Civil Engineering
King Mongkut's Institute of Technology Thonburi, Thailand

Training Programs

- » IT GOVERNANCE: ISSUES FOR BOARDS
Thai Institute of Directors Association
- » BOARDS THAT MAKE A DIFFERENCE, Class 1
Thai Institute of Directors Association
- » ANTI-CORRUPTION EXECUTIVE PROGRAM
Thai Institute of Directors Association
- » DIRECTOR CERTIFICATE PROGRAM (DCP), Class 190
Thai Institute of Directors Association

Work Experiences

- » Associate Professor, Asian Institute of Technology (AIT)
- » Independent Director
Chairman of Corporate Governance and Social Responsibility Committee
Member of the Nomination and Remuneration Committee
Electrical Generating Public Company Limited
- » Cost Engineering Experts, United Nations Development Programme (UNDP)
- » Project Management Consultant, C&C Consultants, Inc., Austin, Texas, USA
- » Engineering Consultant, Public Utilities Commissions, Austin, Texas, USA

Competencies

- » Strategic Project Planning and Management
- » Strategic Performance Based Budgeting System





นายสุทธิพงษ์ คงพูล Mr. Suttipong Kongpool

กรรมการและเลขาธิการ คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Commissioner and Secretary of the Board of Commissioners
The Civil Aviation Authority of Thailand

ตำแหน่งปัจจุบัน

- » ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขากาไรโมเขณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

- » รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- » รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- » นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Position

- » The Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

Education

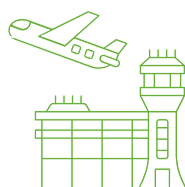
- » Bachelor's degree in Communication Arts, Bangkok University

Training Programs

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

Work Experiences

- » Executive Vice President (Safety and Standards) Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
- » Executive Vice President Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
- » Expert, Executive Vice President Level Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)



CAAT 





สารจากผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

นายสุทธิพงษ์ คงพูล

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool

The Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand



ในปี 2567 ที่ผ่านมา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ยังคงมุ่งเน้นภารกิจในการขับเคลื่อน การฟื้นฟูปอุตสาหกรรม การบินของประเทศให้ก้าวข้ามผลกระทบจากเหตุการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ยังมีผลกระทบต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน แม้ว่า ความพยายามแก้ไขในหลายมิติโดยได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน อย่างเต็มที่จะยังไม่ทำให้สถานการณ์กลับคืนสู่สภาวะปกติที่ถ่วงถ่วงได้อย่างสมบูรณ์ แต่ก็ทำให้เราเป็นหนึ่งในบรรดาประเทศที่กลับมา ตั้งหลักและเดินหน้าได้รวดเร็วที่สุด ท่ามกลางความไม่แน่นอนและความท้าทายระดับโลก โดยในปี 2567 ประเทศไทยมีการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จำนวน 140 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ร้อยละ 15.12 และถือว่าฟื้นตัวสูงถึงร้อยละ 85.14 เมื่อเทียบกับปี 2562 จึงถือเป็นความสำเร็จที่เกิดจากความร่วมมือนอกกรอบที่ทุ่มเทแรงกายแรงใจ และการทำหน้าที่ตามภารกิจของแต่ละองค์กรที่มีระดับบูรณาการเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน เป็นสัญญาณที่ดี สำหรับการรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยในระดับปกติ ตลอดจนการขยายตัวเติบโต เป็นหนึ่งในสิบของตลาดการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลกภายในปี 2574 ตามการคาดการณ์ของประชาคมโลกที่มีมาก่อนหน้านี้ และทำให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการบินและการขนส่งทางอากาศที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลกต่อไปตามเป้าหมาย

In 2024, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has remained committed to its mission of driving the recovery and growth of Thailand's aviation sector, following the prolonged impacts of the COVID-19 pandemic. Despite strong collaboration across all sectors to overcome the various challenges, the situation has not been fully recovered to pre-pandemic period. However, these collective efforts have enabled Thailand to establish itself among the leading countries in recovery, amid global uncertainties and emerging challenges.

In 2024, Thailand recorded a total of 140 million domestic and international air passengers — representing a 15.12% increase from 2023. This recovery contributes to 85.14 percent of 2019. This remarkable achievement has been driven by the combined efforts and close collaboration of all stakeholders, highlighting Thailand's capability to support both the recovery and future expansion of its aviation industry. With this momentum, Thailand is on track to become one of the world's top ten aviation markets by 2031, as projected by the global aviation community. →

จากนโยบายการกระตุ้นรายได้ผ่านการท่องเที่ยวของรัฐบาล เพื่อให้นักท่องเที่ยวทั่วโลก เลือกประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทาง การเดินทาง มีการจัดอันดับ **“10 เมืองที่นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมมากที่สุดในโลก ประจำปี 2567”** โดย Euromonitor International เว็บไซต์วิเคราะห์ข้อมูลและวิเคราะห์การตลาดระดับโลก พบว่า กรุงเทพมหานครได้รับการจัดอันดับให้เป็นเมืองอันดับ 1 ของโลก ที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการท่องเที่ยว ในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวทั่วโลก จึงยิ่งตอกย้ำเป้าหมายจากการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ที่คาดการณ์ว่า **“ในปี 2574 ประเทศไทยจะมีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดเป็นอันดับ 9 ของโลก”** ไม่ใช่เรื่องที่เป็นไปไม่ได้เพียงแต่การกำหนดเป้าหมายและแนวทางการขับเคลื่อนต้องชัดเจน เนื่องจากการเป็นศูนย์กลางการบินไม่ได้แปลว่าประเทศไทยต้องเป็นที่หนึ่งด้านใดด้านเดียว แต่หากต้องแสดงจุดแข็งทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพการให้บริการที่โดดเด่น ทั้งยังสามารถแข่งขันได้ในระดับสากลที่ประเทศไทยมีแล้วใช้การขับเคลื่อนแนวทางการดำเนินงานให้ทุกภาคส่วนมีความพร้อมที่จะก้าวสู่เป้าหมายเดียวกันได้ทันในปี 2574 ตามการคาดการณ์ ซึ่งเป็นโอกาสของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่จะช่วยเป็นลมใต้ปีกเพื่อผลักดันให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศสามารถขยายตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว จากทั่วทุกมุมโลก

ในปีที่ผ่านมา กพท. ได้ขับเคลื่อนงานสำคัญหลายโครงการ เช่น การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ท่าอากาศยานในภูมิภาค เพื่อยกระดับมาตรฐานสนามบินในพื้นที่ให้เทียบเท่าระดับสากล นอกจากนี้เรายังได้ดำเนินมาตรการเชิงรุกเพื่อแก้ไขปัญหาตัวโดยสารราคาสูง โดยการออกมาตรการช่วยเหลือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างเต็มที่ อีกหนึ่งความสำเร็จที่น่าภาคภูมิใจ คือการเตรียมความพร้อมสำหรับการคืนสถานะมาตรฐานทางการบินของประเทศในระดับซึ่งเป็นที่ยอมรับของสากลหรือการถูกจัดอันดับให้อยู่ใน Category I จากการประเมินของ Federal Aviation Administration (FAA) ตามโครงการ International Aviation Safety Assessment Program (IASA) ซึ่งแม้ว่าผลการประเมินเบื้องต้นจากทีมตรวจสอบของ FAA จะยังมีข้อตรวจพบ (Findings) อยู่จำนวนหนึ่ง แต่เราก็มั่นใจว่าจากความพยายามในการแก้ไขปัญหา อย่างครบถ้วนครอบคลุมและตรงประเด็นมากขึ้น รวมถึงการพิจารณาทุกรายละเอียดอย่างละเอียดทุกด้าน โดยการร่วมมือกันทำงานระหว่างผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของ กพท. กับการสนับสนุนของพันธมิตรหลักอย่างสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) และสำนักงานการบินพลเรือนฝรั่งเศส (French Civil Aviation Authority: DGAC) จะมีโอกาสสูงสุดที่ประเทศไทยจะได้รับการปรับระดับมาตรฐานการบินในครั้งนี้ ซึ่งการได้รับสถานะนี้จะเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยทะยานขึ้นฟ้าอย่างมั่นคง สามารถทำการบินตรงสู่สหรัฐอเมริกาได้ ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญที่จะช่วยให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทยขยายตัว และเป็นที่ยอมรับในระดับโลก

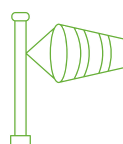
ในฐานะผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผมขอขอบคุณความเสียสละ ความมุ่งมั่น ความทุ่มเท และความร่วมมือจากทุกท่านที่มีส่วนในการสร้างสรรผลสัมฤทธิ์อันน่าภาคภูมิใจเหล่านี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าในอนาคตทุกภาคส่วนจะยังคงความร่วมมือและร่วมใจขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้ก้าวไปข้างหน้าอย่างพร้อมเพรียง และเชื่อมั่นอย่างแน่วแน่นว่าความร่วมมือของเราทุกคน จะนำพาอุตสาหกรรมการบินของไทยไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนในระดับสากล

Such progress also positions Thailand to become one of the world's leading hubs for aviation and air transportation, as anticipated.

Aligned with the Thai Government's strategy to strengthen the country's position as a global tourism destination, the latest ranking of **“10 most visited city in 2024”** by Euromonitor, — a leading global data and market analysis firm — placed Bangkok as the No.1 city destination for tourists in 2024. This achievement reflects Thailand's potential as a tourism hub and reinforces the International Air Transport Association (IATA)'s prediction that, by 2031, **Thailand will rank 9th in the world in terms of total passenger volume.** Realizing this goal requires clear strategic direction and a shared national commitment. To establish an aviation hub, the country needs to present well-rounded strengths in infrastructure and service excellence to ensure competitiveness in universal standard. Collaboration across all sectors is essential to streamline procedures and accelerate progress towards this objective. The growth of the aviation sector will not only enhance Thailand's global connectivity but will also facilitate the expansion of the tourism industry, a vital contributor to the country's economy.

Throughout the past year, CAAT has implemented many projects such as issuance of certificate to certify operation of public aerodrome in the region to elevate airport standard and meet universal excellence. We also deploy proactive measures to solve airfare pricing issues by launching supportive programs to increase flights and accommodate passengers' needs during festive season such as Songkran and New Year. One of our most notable achievements has been the preparation for the restoration of Category I status under the International Aviation Safety Assessment (IASA) program conducted by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA). Following the FAA's initial assessment, several findings were identified. CAAT remains fully committed to addressing these findings with thorough attention to detail. Management and working teams of CAAT have collaborated with key partners, European Aviation Safety Agency: EASA and French Civil Aviation Authority: DGAC. We are confident that this effort will enable Thailand to regain Category I accreditation, paving the way for direct flights to the United States and reinforcing the country's position as a trusted global aviation partner.

As Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand, I would like to express my sincere gratitude for the dedication, commitment, and cooperation of all individuals and organizations that have contributed to these proud achievements. I look forward to continued collaboration with all sectors to drive the sustainable growth of Thailand's aviation industry, strengthening its standing in the global arena.





ประวัติความเป็นมา

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Civil Aviation Authority of Thailand

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT อักษรย่อ ซีเอเอที) หรือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งแต่เดิมหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย คือ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นหน่วยงานภาครัฐอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีประวัติยาวนานมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2462

การจัดตั้งองค์กรเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานเพิ่มขึ้น สามารถจัดหาพนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาด้านการบินได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืนขึ้น โดยการบริหารงบประมาณในช่วงแรก CAAT ได้รับการสนับสนุนเงินทุนประเดิมจากรัฐบาลเพื่อให้เกิดการจัดตั้งองค์กรขึ้น ในปัจจุบันรายได้หลักขององค์กรมาจากค่าธรรมเนียมกำกับดูแลการบินพลเรือน

CAAT มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม หน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องตลอดช่วงระยะเวลาการเดินทาง ตัวอย่างเช่น สนามบินต่าง ๆ ในไทย มีหน่วยงานที่ดูแลหลักคือ กรมท่าอากาศยานและบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่ง CAAT ดูแลการทำงานขององค์กรเหล่านี้ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากลอีกทีหนึ่ง ส่วนนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของไทย CAAT เป็นผู้ออกใบอนุญาตให้เช่นกัน นอกจากนี้ สายการบินของไทยทุกสายที่ต้องการจะใช้อากาศยานขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ล้วนแล้วแต่ต้องผ่านการตรวจสอบและรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ซึ่งเป็นเหมือนใบอนุญาตให้ทำการบินได้ จาก CAAT ทั้งสิ้น





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.



อำนาจและหน้าที่

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Authority and Duties of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

- 1) ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งใน ด้านนิรภัย การรักษาสีงแวดล้อมการรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐาน การบินพลเรือนของประเทศ
- 2) เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน เกี่ยวกับกิจกรรมการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ
- 3) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมาย ว่าด้วยการเดินอากาศ
- 4) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย
- 5) ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว
- 6) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 7) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล
- 8) กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้น ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่น ให้เกิดความปลอดภัย และได้มาตรฐานสากล
- 9) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือน และส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจาเกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศหรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำความตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือน อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น
- 10) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
- 11) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน
- 12) ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกำหนดคุณสมบัติ และความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี
- 13) กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- 14) จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่ และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน
- 15) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน
- 16) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนืองให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน หรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



- 1) To study, analyze, and develop civil aviation operations in the areas of safety, environmental conservation, security, air transport facilitation, air transport economics, and aviation infrastructure.
- 2) To propose policies on civil aviation operations and air transportation to the Civil Aviation Board.
- 3) To propose ministerial regulations to the Minister in accordance with air navigation laws.
- 4) To serve as the administrative office of the Civil Aviation Board, as stipulated under air navigation laws, and to perform duties as assigned by the Civil Aviation Board.
- 5) To develop plans related to civil aviation facilitation, security, and safety, including the master plan for the establishment of commercial aerodromes, for the Civil Aviation Board's approval, and to supervise the implementation of these plans.
- 6) To organize civil aviation activities and establish regulations, procedures, and conditions for airspace utilization to ensure optimal safety and operational efficiency.
- 7) To verify, monitor, supervise, and encourage all relevant aviation personnel and operators to comply with applicable laws, regulations, and international standards.
- 8) To regulate aviation operations and licensed airports to ensure compliance with air navigation laws and other relevant legislation, maintaining both safety and international standards.
- 9) To collaborate with and support the Civil Aviation Board and relevant government agencies in coordinating and negotiating with international organizations on matters related to air traffic rights and civil aviation agreements under the jurisdiction of the Thai government.
- 10) To cooperate with relevant domestic and international agencies in accordance with international conventions and agreements to which Thailand is a party.
- 11) To promote and support research and development in the field of civil aviation.
- 12) To certify training curricula and institutions for aviation personnel in accordance with air navigation laws, and to define qualifications and knowledge standards for aviation professionals.
- 13) To establish operational procedures for aviation personnel in compliance with air navigation laws.
- 14) To develop and manage the registration of aircraft, aviation personnel, and other individuals involved in civil aviation.
- 15) To compile, disseminate, and promote knowledge and news related to civil aviation.
- 16) To perform any other duties necessary to fulfill the organization's objectives, as stipulated by relevant laws, or as assigned by the Minister or the Cabinet.



ผู้บริหารระดับสูง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Top Executives



นายสุทธิพงษ์ คงพูล

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool

Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand





นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์

รองผู้อำนวยการ
สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Sarun Benjanirat

Deputy Director General
(Aviation Economy Development)
The Civil Aviation Authority of Thailand





นายจรพัฒน์ มากลีน

รองผู้อำนวยการ

สายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Kajonpat Maklin

Deputy Director General
(Civil Aviation Safety Standards Regulation)
The Civil Aviation Authority of Thailand





นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ

รองผู้อำนวยการ
สายงานบริหารโครงการพิเศษ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Pongpat Thiensiri

Deputy Director General
(Special Project Management)
The Civil Aviation Authority of Thailand





นายสุทธิพงษ์ คงพูล
Mr. Suttipong Kongpool

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

- » รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- » รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- » นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Position

The Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand

Education

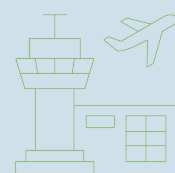
- » Bachelor's degree in Communication Arts, Bangkok University

Training Programs

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

Work Experience

- » Executive Vice President (Safety and Standards) Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
- » Executive Vice President Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)
- » Expert, Executive Vice President Level Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI)



นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์
Mr. Sarun Benjanirat



ตำแหน่งในปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
- » ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
- » ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2559-ปัจจุบัน	รองผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2552-2559	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรม Triumph Aviation Service Asia
พ.ศ. 2557-2558	รักษาการผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุงชิ้นส่วน Triumph Aviation Service Asia
พ.ศ. 2550-2552	วิศวกรอาวุโส Triumph Aviation Service Asia
พ.ศ. 2549-2550	วิศวกรอาวุโส Triumph Aviation Service Asia, U.S.A.
พ.ศ. 2549-2549	อาจารย์ผู้ช่วย Computer Aid Design สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
พ.ศ. 2544-2549	ผู้ดูแลระบบห้องปฏิบัติการ สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย
พ.ศ. 2541-2543	อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัยบูรพา
พ.ศ. 2538-2541	วิศวกรเครื่องกล บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)

Current Position

Deputy Director General,
The Civil Aviation Authority of Thailand

Education

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

Work experience

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



นายจอร์จพัฒน์ มากลิ่น
Mr. Kajonpat Maklin

ตำแหน่งในปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาเครื่องกล มหาวิทยาลัยรัตนนคร

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- » หลักสูตร นักบริหารระดับสูง กระทรวงคมนาคม
- » หลักสูตร ผู้บริหารอาวุโส สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » นักบินพาณิชย์ตรี (Commercial Pilot License: CPL) Boeing 737-800/900

ประสบการณ์การทำงาน

- » พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน ประธานอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง
- » พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการจัดการความเสี่ยง
- » พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน ผู้ประสานงานหลักของประเทศไทยในโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) ของ ICAO
- » พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน ผู้จัดการสำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน หัวหน้าคณะ South East Asia Regional Aviation Safety Team (SEARAST)
- » พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนิตยภัตในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- » พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน เลขานุการคณะกรรมการด้านความปลอดภัยการบิน
- » พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย
- » พ.ศ. 2563-2565 ผู้จัดการฝ่ายนิตยภัตการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » พ.ศ. 2560-2563 ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » พ.ศ. 2543-2560 ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยอากาศยานกรมการบินพลเรือน

Current Position

Deputy Director General,
The Civil Aviation Authority of Thailand

Education

- » Bachelor's degree in Engineering (Mechanics), Naresuan University

Executive Programs

- » Senior Executive Program, Ministry of Transport
- » Senior Executive Program, Civil Aviation Authority, United Kingdom
- » Commercial Pilot License (CPL), Boeing 737-800/900

Work Experience

- » 2023-present Chairman, National Runway Safety Subcommittee
- » 2023-present Chairman, Operational Task Force
- » 2023-present Thailand's National Continuous Monitoring Coordinator (NCCM), The Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) of ICAO
- » 2022-present Manager, Aviation Safety Management and Standards Assurance Office, The Civil Aviation Authority of Thailand
- » 2020-present Team Leader, South East Asia Regional Aviation Safety Team (SEARAST)
- » 2020-present Member and Secretary, National Civil Aviation Safety Board (NCASB)
- » 2020-present Secretary, Aviation Safety Action Group (ASAG)
- » 2020-present Chairman, Safety Data Verification Subgroup (SDV/SG)
- » 2020-2022 Manager, Aviation Safety Management Department, The Civil Aviation Authority of Thailand
- » 2017-2020 Manager, Airworthiness and Aircraft Engineering Department, The Civil Aviation Authority of Thailand
- » 2000-2017 Aircraft Safety Inspector, Department of Civil Aviation

นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ
Mr. Pongpat Thiensiri



ตำแหน่งในปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- » ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต ธุรกิจเทคโนโลยีและการจัดการนวัตกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- » ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ยูนิเวอร์ซิตี้ออฟเทคโนโลยีซิดนีย์ (ยูทีเอส) ประเทศออสเตรเลีย
- » ปริญญาโท การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- » ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- » ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต การระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- » หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 10 สถาบันพัฒนาบุคลากรภาครัฐด้านดิจิทัล
- » หลักสูตร LEAD : Transformational Leadership with Big Data & AI รุ่นที่ 1 สถาบันข้อมูลขนาดใหญ่ (BDI)
- » หลักสูตรด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ระดับผู้บริหาร (Executive CISO) รุ่นที่ 2 สำนักวิชาการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ

ประสบการณ์การทำงาน

- » พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- » พ.ศ. 2561-2565 ที่ปรึกษาอิสระและอาจารย์พิเศษด้านการบริหารความยั่งยืน
- » พ.ศ. 2564-2564 รองผู้อำนวยการสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)
- » พ.ศ. 2560-2561 ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป บริษัท นิสสันมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- » พ.ศ. 2556-2560 ผู้อำนวยการฝ่ายความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัท เพช ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- » พ.ศ. 2555-2556 ผู้จัดการส่วนอำนวยการ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
- » พ.ศ. 2548-2555 บริหารงานขายลูกค้าองค์กรรายใหญ่ (Key Account Manager), Global Corporate Sales บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- » พ.ศ. 2545-2548 ผู้จัดการฝ่ายขาย บริษัท ยูเรเซีย ดีไซน์ (ประเทศไทย) จำกัด

Current Position

Deputy Director General,
The Civil Aviation Authority of Thailand

Education

- » Ph.D. (Technopreneurship and Innovation Management), Chulalongkorn University
- » Master of Business in Marketing, University of Technology Sydney (UTS), Australia
- » Master of Management, College of Management, Mahidol University
- » Master of Arts in International Relations, Chulalongkorn University
- » Bachelor of Arts in International Affairs, Thammasat University

Executive Programs

- » e-Government Program for Chief Executive Officer: e-GCEO#10 by Thailand Digital Government Academy
- » LEAD: Transformational Leadership with Big Data & AI (LEAD#1)
- » Executive Chief Information Security Officer (Executive CISO#2) by Thailand National Cyber Academy

Work Experience

- » 2023-present Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
- » 2018-2022 Private Consultant and Guest Lecturer in Sustainable Development
- » 2021-2021 Deputy Director General, Thailand Professional Qualification Institute (Public Organization) (TPQI)
- » 2017-2018 Assistant General Manager, Nissan Motor (Thailand) Co., Ltd.
- » 2013-2017 Vice President, Pace Development Corporation Public Company Limited
- » 2012-2013 Division Manager, CEO Office, Digital Government Development Agency (Public Organization) (DGA)
- » 2005-2012 Key Account Manager, Global Corporate Sales, Thai Airways International Public Company Limited
- » 2002-2005 Sales Manager, Eurasia Design (Thailand) Co., Ltd.



คณะผู้บริหาร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Management Team



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
Mr. Suttipong Kongpool

ผู้อำนวยการ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Director General



นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์
Mr. Sarun Benjanirat

รองผู้อำนวยการ
สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน
Deputy Director General



นายจอร์จพัฒน์ มากลิ่น
Mr. Kajonpat Maklin

รองผู้อำนวยการ
สายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัย
การบินพลเรือน
Deputy Director General



นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ
Mr. Pongpat Thiensiri

รองผู้อำนวยการ
สายงานบริหารโครงการพิเศษ
Deputy Director General



นายชยุต วัฒนภักย์
Mr. Chayut Wattakaphak

ผู้จัดการสำนักตรวจสอบภายใน
Manager of Internal Audit Office (IAO)



นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุขอม
Ms. Penluck Supamorn

ผู้จัดการสำนักกรรมการและผู้อำนวยการ
Manager of Secretariat Office
of Commissioners and
Director General (SCO)



นางสาวสรลนุช สติระเจริญทรัพย์
Ms. Saralnuch Sathiracharoensap

ผู้จัดการสำนักกฎหมาย
Manager of Legal Office (LEG)



นายชวรพัฒน์ มากลั่น
Mr. Kajonpat Maklin

รักษาการผู้จัดการสำนักนิรภัย
และกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ
Action Manager of Aviation Safety Management
and Standards Assurance
Office (SMO)



นายไพสิฐ เหมรัตน์
Mr. Paisit Herabat

ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศ
และวิศวกรรมการบิน
Manager of Airworthiness and
Aircraft Engineering
Department (AIR)



นายวีระ ชีวะอิสระกุล
Mr. Veera Cheevaidarakul

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน
Manager of Flight Operations
Standards Department (OPS)



นายฉัตรชัย ปันตระกูล
Mr. Chatchai Puntragul

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานอากาศยาน
ซึ่งไม่มีนักบิน
Manager of Unmanned Aircraft
Standards Department (UAS)



นางทวิกา ห้วยหงษ์ทอง
Mrs. Tawika Huayhongtong
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ
Manager of Air Navigation Services
Standards Department (ANS)



นาวาอากาศเอก สุชาติ อ่างทอง
Group captain Suchat Anghong
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
Manager of Aerodrome Standards
Department (AGA)



นายกลศ เสนาลักษณ์
Mr. Glot Sanalaksana
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรม
และผู้บริหารเจ้าหน้าที่
Manager of Personnel Licensing
Department (PEL)



นาวาอากาศโท อนุวัตร จิตต์จรัส
Wg.Cdr. Anuwat Chittcharus
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน
Manager of Aeromedical
Standards Department (AMD)



นางรสนีย์ มุสตาปา
Mrs. Rusnee Mustapa
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
Manager of Aviation Security
and Facilitation Standards
Department (SFD)



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



นางสาวปารมิตา อุทาสิน
Ms. Paramita Uthasin
ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการ
การบินพลเรือน
Manager of Aviation Industry
Development and Promotion
Department (APD)



นายบันเท็ง เมมฉาย
Mr. Buntoeng Megchai

ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการ
การเดินอากาศ
Manager of Air Navigation
Operations Management
Department (AND)



นางรัชณี สุขสมอรรถ
Mrs. Ratchanee Suksomarth

ผู้จัดการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
Manager of Corporate
Strategy Department (CSD)



นางวรอนงค์ เทพารักษ์
Mrs. Wora-anong Theparuck

รักษาการผู้จัดการฝ่ายบริหารทุนมนุษย์
Acting Manager of Human Capital
Management (HCD)



นายวีระ ระบายศรี
Mr. Weera Rabaysri

ผู้จัดการฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล
Manager of Digital Technology
Management Department (ITD)



นายกลศ เสนาลักขณ์
Mr. Glot Sanalaksna

รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน
Acting Manager of Financial
and Accounting Department (FAD)



นาวาอากาศเอกหญิง สุดารัตน์ ชัยการ
Group captain Sudarat Jayakorn

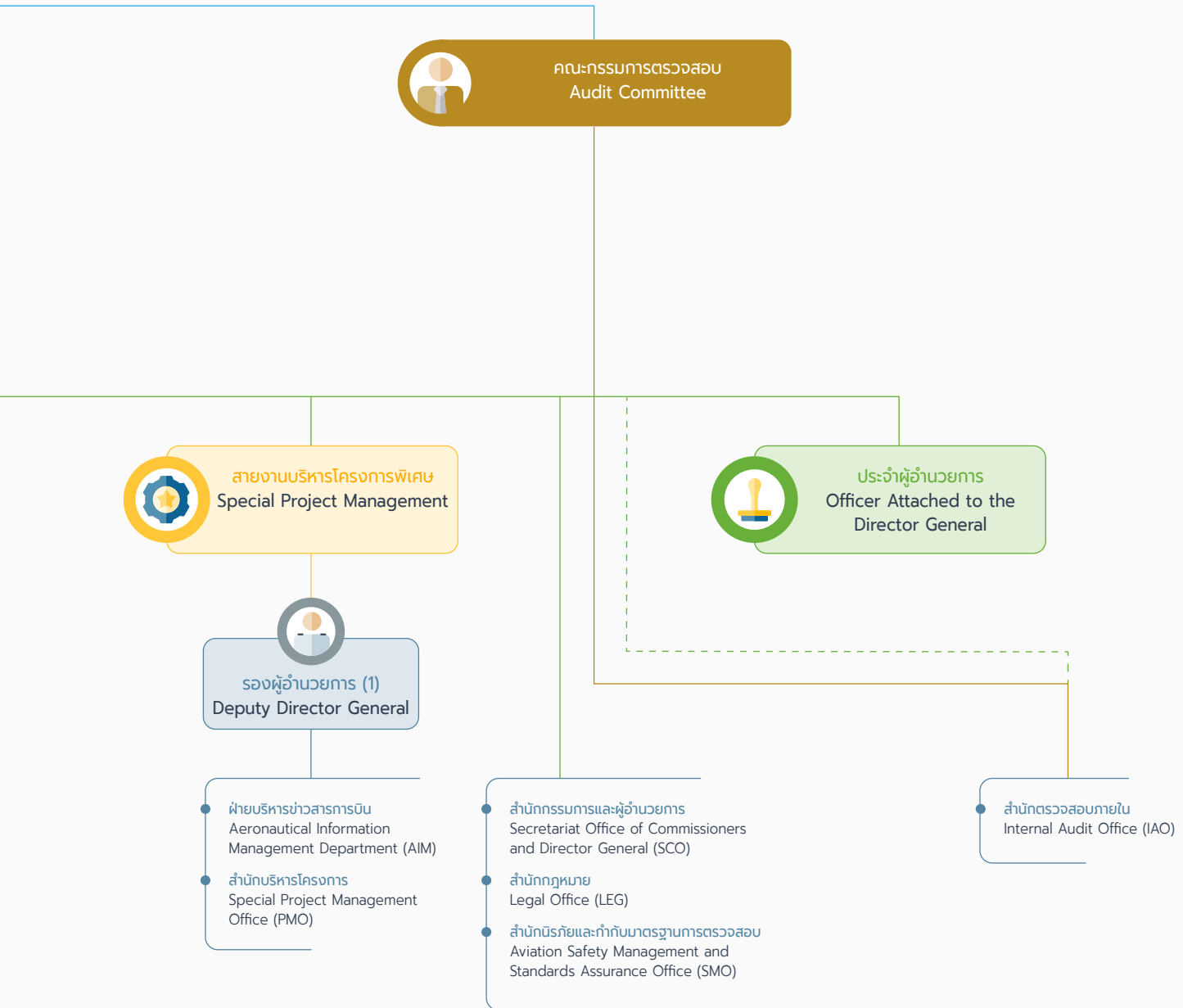
ผู้จัดการฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน
Manager of Aeronautical Information
Management Department (AIM)



โครงสร้าง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Organization Struction







01

ผลการดำเนินงาน OPERATING RESULTS



โครงการ กพท. ที่ดำเนินการในปี 2567 มีดังนี้

CAAT's Projects in 2024

ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) (โครงการต่อเนื่อง) (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. - ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการตามแผนการเปลี่ยนถ่ายกฎหมายในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory Burden) ผู้ประกอบการ ซึ่งในปี 2567 มีกฎหมายที่ประกาศบังคับใช้ด้านมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL) แล้ว จำนวน 7 รายการ ดังนี้

- 1) ข้อกำหนด กพท. ว่าด้วย ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบิน (Flight Crew Licensing Part FCL) พ.ศ. ประกาศใช้เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567
- 2) ร่างข้อกำหนด กพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอและการออกใบรับรองสถาบันฝึกอบรม และคุณสมบัติของพนักงานจราจรทางอากาศ พ.ศ. (Part ATCO) ให้ไว้ ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2567
- 3) ข้อกำหนด กพท. ว่าด้วยใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (Flight Operation Officer-Part FOO) พ.ศ. ประกาศ ณ วันที่ 25 พฤศจิกายน 2567
- 4) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นายช่างภาคพื้นดิน (Thailand Civil Aviation Regulation Personnel Licensing Part Aircraft Maintenance Engineer License (TCAR PEL Part 66)) ประกาศ ณ วันที่ 25 พฤศจิกายน 2567
- 5) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 75 ว่าด้วยการรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นดิน (Thailand Civil Aviation Regulation Personnel Licensing Part Approved Aircraft Maintenance Training Organisation (TCAR PEL Part 147)) ประกาศ ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2567

Project: Development of Performance-Based Regulation (PBR) Legal Framework (Ongoing Project) (Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) is implementing its regulatory transition plan toward a Performance Based Regulation (PBR) framework, a newly recognized approach focused on outcomes rather than prescriptive methods that emphasizes Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing, and Knowledge Sharing in order to enhance regulatory effectiveness and reduce the regulatory burden on operators.

In 2024, a total of seven regulations related to training organization standards and personnel licensing (PEL) have already been promulgated and enforced as part of this initiative as follows:

1. Flight Crew Licensing (Part FCL) — Issued on 26 April 2024
2. Air Traffic Controller Training Organization Certification and Licensing Criteria (Part ATCO) — Issued on 31 October 2024
3. Flight Operations Officer Licensing (Part FOO) — Issued on 25 November 2024
4. TCAR PEL Part 66: Aircraft Maintenance Engineer License — Issued under CAAT Regulation No. 85 on 25 November 2024
5. TCAR PEL Part 147: Approved Aircraft Maintenance Training Organisation — Issued under CAAT Regulation No. 75 on 30 October 2024



- 6) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 79 ว่าด้วยการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สำหรับอากาศยานเบา (Thailand Civil Aviation Regulation Personnel Licensing Part Declared Training Organisation (TCAR PEL Part DTO)) ประกาศ ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2567
- 7) ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 77 ว่าด้วยการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Thailand Civil Aviation Regulation-Personnel Licensing Part Organization Requirements for Aircrew (TCAR PEL Part ORA)) ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2567
ทั้งนี้ กฎหมายด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) อยู่ในขั้นตอนการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งจะมีแผนประกาศใช้ในปี 2569 โดยกฎหมายด้านมาตรฐานปฏิบัติการการบิน (OPS), ด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR), ด้านมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน (AMD), ด้านมาตรฐานสนามบิน (AGA) และด้านมาตรฐานอากาศยานที่ไม่มีนักบิน (UAS) มีแผนการเปลี่ยนถ่ายกฎหมายในปี 2568 ต่อไป

6. TCAR PEL Part DTO: Declared Training Organisation for Light Aircraft — Issued under CAAT Regulation No. 79 on 1 November 2024

These regulatory developments mark a significant step forward in aligning Thailand’s aviation oversight system with global best practices and supporting sustainable industry growth.

7. Thailand Civil Aviation Regulation Personnel Licensing Part Organization Requirements for Aircrew (TCAR PEL Part ORA), 77th edition, issued on 30 October 2024

Regulations of Air Navigation Services Standards (ANS) is under amendment and expected to be effective in 2026. Protocols to be transformed in 2025 include regulations of Flight Operations Standards Department (OPS), Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR), Aeromedical Standards Department (AMD), Aerodrome Standards Department (AGA), and Unmanned Aircraft Standards Department (UAS).

โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI ของระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และป้องกันไม่ให้เกิด SSC (USOAP) (โครงการต่อเนื่อง)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. - ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและแนวทางการพัฒนาระบบกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง โดยติดตามและแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) ในปี 2566 โดยใช้ข้อคำถาม Protocol Question (PQ) ฉบับปี 2563 (2020) โดยในปี 2567 มีข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขจำนวน 142 ข้อ และสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมด รวมถึง กพท. ดำเนินการตรวจประเมินตนเองอีกครั้ง ตามข้อคำถาม PQ ฉบับปี 2567 (2024) ซึ่งมีการแก้ไขรายละเอียดของข้อคำถามรวมถึง Guidance for Review และพบว่าไม่มีข้อสังเกตทั้งสิ้น จำนวน 97 ข้อ โดย กพท. จะดำเนินการจัดทำรายละเอียด Corrective Action Plan และแนวทางการดำเนินการร่วมกัน เพื่อเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบ USOAP CMA Audit จาก ICAO ในระหว่างวันที่ 27 สิงหาคม-8 กันยายน 2568 ต่อไป

กพท. ดำเนินการเพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและแนวทางการพัฒนาระบบกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง โดยติดตามและแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจประเมินตนเอง ประจำปี 2566 แล้วเสร็จร้อยละ 100 และจะดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบในปี 2568 ต่อไป

Project: Self-Assessment Using ICAO Protocol Questions (PQ) to Enhance the Effective Implementation (EI) of the Safety Oversight System and Prevent the Issuance of a Significant Safety Concern (SSC) under the USOAP (Ongoing Project)

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has carried out activities to enhance the Effective Implementation (EI) of the safety oversight system in alignment with international standards and the ongoing development of civil aviation oversight. The organization successfully followed up and corrected 100% of the deficiencies identified during the 2023 self-assessment. Further corrective actions will be taken to address the findings identified in 2025.



โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI ของระบบการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย และป้องกันไม่ให้เกิด SSeC (USAP) (โครงการต่อเนื่อง)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. - ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการติดตามและแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจประเมินตนเองในปี 2566 โดยมีข้อบกพร่องในส่วนของการดำเนินงาน CE-6 ที่ต้องแก้ไขตามแผนปี 2567 จำนวน 4 ข้อ ซึ่งสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมด รวมถึง กพท. ได้ดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยใช้ชุดคำถาม USAP-CMA Protocol Question ซึ่งพบข้อสังเกตจำนวน 16 ข้อ โดย กพท. จะดำเนินการแก้ไขจัดทำ Corrective Action Plan และแก้ไขข้อบกพร่องให้แล้วเสร็จ เพื่อเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจาก ICAO ในปี 2568 ต่อไป

กพท. ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจประเมินตนเองในปี 2566 และสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมด คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการเท่ากับร้อยละ 100 ทั้งนี้ กพท. ได้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อเตรียมแผนรองรับการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยร่วมกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตามโครงการ USAP-CMA ระหว่างวันที่ 18-21 ธันวาคม 2567 แล้วจะดำเนินการเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่พบให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจาก ICAO ภายในปี 2568 ต่อไป

งานจัดทำหลักสูตร Security Awareness สำหรับผู้ดำเนินการ (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. - ธ.ค. 2567)

กพท. ได้ดำเนินการจัดทำหลักสูตร Security Awareness สำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน ได้แก่ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ การไปรษณีย์ควบคุมและตัวแทนควบคุม รวมถึงผู้ส่งทราบตัวตน เพื่อให้ผู้เรียนตระหนักรู้ถึงเหตุผล และความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เข้าใจถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ และสามารถรับมือเมื่อเกิดการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การขู่วางระเบิด วิธีการปฏิบัติ และการตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนเกิดความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยดำเนินการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- 1) เอกสารการนำเสนอหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน สำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน (PowerPoint)
- 2) แนวทางการสอนวิชาความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Instructor's guide)

Project: Self-Assessment Using ICAO PQ to Enhance the Effective Implementation (EI) of the Aviation Security Oversight System and Prevent the Issuance of a Significant Security Concern (SSeC) under the USAP (Ongoing Project)

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) successfully addressed all deficiencies identified during the 2023 self-assessment, achieving a 100% completion rate. Additionally, CAAT participated in a technical workshop from 18-21 December 2024 to prepare a strategic response plan for the upcoming Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) in collaboration with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

CAAT will expedite the resolution of the newly identified deficiencies to ensure readiness for the ICAO security oversight audit scheduled for 2025.

Project: Development of a Security Awareness Training Course for Operators

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has developed a Security Awareness Training Course targeted at aviation-related operators, including airport operators, air navigation service providers, air traffic service providers, regulated postal authorities and regulated agents, as well as known consignors.

The course aims to raise participants' awareness of the rationale and importance of civil aviation security, enhance their understanding of its objectives and related legal frameworks, and educate them on acts of unlawful interference. Participants will also learn about relevant operator security measures and how to respond effectively to incidents involving unlawful interference, such as bomb threats, emergency response procedures, and best practices in handling security emergencies.

The course materials are divided into two components:

1. Security Awareness Presentation Material for airport operators (PowerPoint format)
2. Instructor's guide for delivering the Security Awareness Training Course





งานฝึกซ้อมแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan) (โครงการต่อเนื่อง) (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : มิ.ย.-ต.ค. 2567)

กพท. ทบทวนคู่มือวิธีปฏิบัติภายในประเทศสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand-ATM Contingency Arrangement) ให้สอดคล้องกับแผนรองรับภาวะฉุกเฉิน และเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2567 กพท. ได้จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM เรียบร้อยแล้ว โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการทดสอบ ได้แก่ กองทัพอากาศไทย กองทัพเรือ กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย เป็นต้น ทั้งนี้ กพท. จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะภายหลังการฝึกซ้อม ได้แก่ การจัดให้มีแผน Contingency สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ หรือ รูปแบบของการจัดการฝึกซ้อม เป็นต้น มาพิจารณาเพื่อปรับปรุงเล่มวิธีปฏิบัติต่อไป

โครงการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่ CAT I (โครงการต่อเนื่อง) (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. ได้รับการตรวจสอบจาก FAA เพื่อยกระดับกลับคืนสู่ CAT I ในระหว่างวันที่ 11-15 พฤศจิกายน 2567 โดยจากการตรวจสอบพบข้อบกพร่องทั้งสิ้น จำนวน 36 ข้อ ซึ่ง กพท. ได้จัดทำ Corrective Action Plan (CAP) ในการแก้ไขตามคำแนะนำจากสำนักงานการขนส่งทางอากาศแห่งชาติฝรั่งเศส (DGAC) และผู้เชี่ยวชาญจาก Boeing โดยเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2568 ผอ. กพท. และ Mr. Dennis Hill รักษาการผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ FAA ได้ลงนามในรายงานสรุปการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (Record of Discussion) ซึ่งเป็นรายงานการแก้ไขข้อบกพร่องของ กพท. จากการตรวจประเมินของ FAA โดยประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทุกข้อ ทำให้ประเทศไทยผ่านการตรวจสอบด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนจาก FAA ภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment-IASA) และได้รับการยกระดับสถานะกลับคืนสู่ Category I (CAT I)

Project: Emergency Response Exercise for Air Traffic Management (ATM) Contingency Plan (Ongoing Project) (Project Duration: June-October 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) reviewed the Domestic Procedures Manual for agencies involved in the Thailand ATM Contingency Arrangement to ensure consistency with the national emergency response framework. On 18 September 2024, CAAT successfully conducted an ATM contingency plan exercise.

Relevant agencies participated in the exercise, including the Royal Thai Air Force, Royal Thai Navy, Department of Airports, Thai Meteorological Department, Office of the Search and Rescue Commission, Aeronautical Radio of Thailand Ltd., Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), Bangkok Airways Public Company Limited, and the Thai Pilots Association.

Following the exercise, CAAT will take into consideration feedback and recommendations — such as the need for a domestic flight-specific contingency plan and improvements in the exercise design — for further refinement of the operational procedure’s manual.

Project: Safety Enhancement Towards CAT I (Ongoing Project) (Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) underwent an audit by the Federal Aviation Administration (FAA) from 11 to 15 November 2024, as part of efforts to regain Category I (CAT I) status. The audit identified a total of 36 deficiencies. CAAT subsequently developed a Corrective Action Plan (CAP) in accordance with recommendations from the Directorate General of Civil Aviation (DGAC) of France and aviation experts from Boeing.

On 12 March 2025, the Director of CAAT and Mr. Dennis Hill, Acting Director of the FAA Office of Air Carrier Safety Assurance, signed the final audit Record of Discussion, documenting CAAT’s corrective actions in response to FAA findings. Thailand successfully resolved all identified deficiencies.

As a result, Thailand passed the FAA’s oversight assessment under the International Aviation Safety Assessment (IASA) program and officially regained Category I (CAT I) status.



โครงการสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจในข้อบังคับ กบ. ว่าด้วยการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารฉบับใหม่ (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ก.พ. 2567-ส.ค. 2568)

กพท. เสนอข้อบังคับคณะกรรมการการการบินพลเรือน ฉบับที่ 101 ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการการบินพลเรือน (กบร.) ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งข้อบังคับฯ ดังกล่าว ได้รับการลงนามและประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567 โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 พฤษภาคม 2568 ซึ่งเป็นระยะเวลา 180 วันหลังการประกาศฯ โดย กพท. จะเร่งดำเนินการจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน Guidance Material และจัดการประชุมเพื่อซักซ้อมความเข้าใจกับผู้ประกอบกิจการการการบินพลเรือนในประเทศไทย รวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2568 ต่อไป

Project: Raising Awareness and Understanding of the New CAB Passenger Rights Regulation (Project Duration: February 2024-December 2025)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) submitted Regulation of the Civil Aviation Board No. 101 Measures to Protect Passenger Rights on Domestic and International Scheduled Flights — to the Minister of Transport, following its approval by the Civil Aviation Board (CAB). The regulation was signed and officially published in the Royal Thai Government Gazette on 21 November 2024 and will come into force on 20 May 2025 (180 days after publication).

CAAT will expedite the development of operational guidance materials and organize briefing sessions with Thai civil aviation operators as well as foreign air operators. In addition, various forms of public communication and awareness campaigns will be implemented to ensure all stakeholders are well-informed prior to the regulation's enforcement by the end of 2025.





ยุทธศาสตร์ที่ 2

มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

Strategy 2: Committed to international aviation performance standards

โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) (โครงการต่อเนื่อง)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. 2566 - ส.ค. 2568)

กพท. ดำเนินการจัดการประชุม Focus group ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน โดยมีการจัดประชุมตั้งแต่วันที่เดือนกรกฎาคม-ตุลาคม 2567 โดยแบ่งเป็น 2 รอบหลัก ได้แก่

- รอบที่ 1 การประชุมร่วมกับกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด 10 กลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย SWIM and Airlines Operations, SWIM and Airport Operations Including A-CDM Airport Information, SWIM and MET, SWIM Governance, CAAT on Policy and regulations related to SWIM, Information policy and Security SWIM, Cyber security in SWIM, SWIM Technical Infrastructure, SWIM and Emerging airspace users and SWIM next stroke และ SWIM and ATM
- รอบที่ 2 การประชุมร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในรูปแบบ Integration ได้แก่ Airline Operations, Airport Operations, MET, SWIM Governance, Policy and Regulations, Policy and Security, Cyber Security, Technical Infrastructure, Airspace Users และ ATM

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและรับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนการเปลี่ยนถ่ายบริการข่าวสารการบินไปสู่การบริหารข่าวสารการบินระดับประเทศ (National Roadmap for AIS to AIM) และรวบรวมข้อมูล จัดทำเป็นร่างแผน SWIM Master Plan ตามแผนที่กำหนด ซึ่งเมื่อแผน SWIM Master Plan ฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จ จะช่วยให้ประเทศไทยมีแผนการดำเนินงานที่เป็นลายลักษณ์อักษรโดยละเอียดสำหรับแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานสำหรับการพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management: SWIM) ต่อไป

Project: Development of a Master Plan for Integrated Air Information Management in Thailand (SWIM Master Plan) (Ongoing Project)

(Project Duration: January 2023-August 2025)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) conducted a series of focus group meetings with relevant stakeholders across various sectors between July and October 2024. These consultations were organized into two main phases:

- Phase 1:** Meetings with 10 specific target groups, including: SWIM and Airline Operations, SWIM and Airport Operations including A-CDM and Airport Information, SWIM and MET, SWIM Governance, CAAT on Policy and Regulations related to SWIM, Information Policy and Security in SWIM, Cybersecurity in SWIM, SWIM Technical Infrastructure, SWIM and Emerging Airspace Users & SWIM Next Stroke, and SWIM and ATM
- Phase 2:** Integration-focused sessions involving combined stakeholder groups: Airline Operations, Airport Operations, MET, SWIM Governance, Policy and Regulations, Policy and Security, Cybersecurity, Technical Infrastructure, Airspace Users, and ATM.

The meetings aimed to gather stakeholder feedback and monitor the progress of the National Roadmap for transitioning from Aeronautical Information Services (AIS) to Aeronautical Information Management (AIM). The feedback and data collected are being used to draft the SWIM Master Plan as per the established timeline.

Upon its completion, the SWIM Master Plan will serve as a comprehensive, written operational guide for new entrants, high-altitude airspace operations, and all relevant stakeholders. The plan will support the development of Thailand's aviation data exchange infrastructure in line with the System Wide Information Management (SWIM) concept



ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

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

โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค (โครงการต่อเนื่อง)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. นำส่งร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Understanding: MOU) ระหว่าง กพท. และ ICAO เสนอ ICAO หลังจากได้รับมติการประชุมคณะรัฐมนตรีเรื่องการลงนามในร่าง MOU เพื่อให้ผู้บริหารสูงสุดของ ICAO ลงนามและเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ร.วค.) ซึ่งได้รับการลงนามแล้ว เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2568 โดย MOU ฉบับดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ และเพิ่มโอกาสในการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรจากประเทศกำลังพัฒนา ให้สามารถทำงานในระบบการบินระดับสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถือเป็นส่งเสริมบทบาทของไทยในฐานะศูนย์กลางการฝึกอบรมระดับโลก

โครงการส่งเสริมบุคลากรในการเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมในเวทีระดับสากล (ด้าน ANS)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. เป็นผู้แทนจากประเทศไทย เข้าร่วมการประชุมของ ICAO ANC Technical Panels และ Working Groups ในด้านที่เกี่ยวข้องกับ Air Navigation Services (ANS) เพื่อให้ประเทศไทยมีส่วนร่วมและสามารถให้ข้อคิดเห็นในการพัฒนามาตรฐานการบินในการประชุมเวทีสากล และให้การใช้งานคลื่นความถี่ด้านการบินในประเทศมีประสิทธิภาพและเพียงพอต่อการใช้งานบนพื้นฐานของความปลอดภัย รวมถึงเป็นผู้แทนเข้าร่วมการประชุมในฐานะ Observer จำนวน 2 ครั้ง ได้แก่

- 1) การเข้าร่วมการประชุม Frequency Spectrum Management Panel Working Group ครั้งที่ 18 (FSMP WG/18) ระหว่างวันที่ 6-16 กุมภาพันธ์ 2567 ณ ICAO สำนักงานใหญ่ ประเทศแคนาดา
- 2) การเข้าร่วมการประชุม Frequency Spectrum Management Panel Working Group ครั้งที่ 19 (FSMP WG/19) ในระหว่างวันที่ 15-26 กรกฎาคม 2567 ณ ICAO สำนักงานใหญ่ ประเทศแคนาดา

โดย กพท. จะดำเนินการติดตามความคืบหน้าในการพัฒนาการบิน และการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความถี่ เพื่อเข้าร่วมในการประชุม ICAO ANC Technical Panel ครั้งต่อไป

Project: Collaboration between CAAT and ICAO on Regional Training (Ongoing Project)

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) submitted a draft Memorandum of Understanding (MOU) on cooperation between CAAT and the International Civil Aviation Organization (ICAO), following the Cabinet's resolution approving the signing of the MOU. The draft was forwarded to ICAO for signature by its senior leadership, and subsequently signed by Thailand's Minister of Transport on 24 January 2025.

This MOU is expected to yield significant benefits by strengthening international cooperation and enhancing the capacity of personnel from developing countries, enabling them to operate effectively within the global aviation system. It also reinforces Thailand's role as a global training hub in the field of civil aviation.

Project: Promoting Personnel Engagement and Representation in International Forums (ANS Sector)

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) participated as Thailand's representative in ICAO's Air Navigation Commission (ANC) Technical Panels and Working Groups related to Air Navigation Services (ANS). This participation enables Thailand to contribute to the development of international aviation standards and ensure the efficient and safe use of aviation frequency spectrum domestically.

CAAT also attended the following meetings as an observer:

1. 18th Frequency Spectrum Management Panel Working Group Meeting (FSMP WG/18), held from 6-16 February 2024 at ICAO Headquarters, Canada.
2. 19th Frequency Spectrum Management Panel Working Group Meeting (FSMP WG/19), scheduled for 15-26 July 2024 at ICAO Headquarters, Canada.

CAAT will continue to monitor developments in aviation and spectrum management and plans to participate in upcoming ICAO ANC Technical Panel meetings to maintain active involvement in global discussions.





โครงการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการป้องกันความถี่ สบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ โดยดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหา 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- 1) การลดปริมาณนำเข้าอุปกรณ์ Jammer จากต่างประเทศ โดยการนำส่งหนังสือไปยังผู้ให้บริการตลาดออนไลน์เพื่อชี้แจงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอุปกรณ์หรือสินค้ารบกวนทางความถี่ต่อสัญญาณ GPS (GPS Jammer)
- 2) การประชาสัมพันธ์เชิงรุกและสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำ Billboard บริเวณถนนมอเตอร์เวย์ จุดที่ 3-ขาออก (ก่อนถึงหมู่บ้านโกลเด้นนครา) การแจ้งการออกอากาศทาง จส. 100 และ สวพ. 91 การเผยแพร่ Infographic และ Video Animation ผ่านช่องทางออนไลน์ต่าง ๆ การจัดสัมมนา เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2567 และการจัดทำระบบแสดงจุดเกิด Hot-Spot ของ GNSS RFI
- 3) การบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่าง โดยการลงพื้นที่ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สถานีตำรวจภูธรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจากการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขกลยุทธ์ ส่งผลให้การรบกวนสัญญาณ GPS ลดลง

โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. 2567-มี.ค. 2568)

กพท. ดำเนินการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 เมื่อวันที่ 7-9 พฤศจิกายน 2567 ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โดยได้รับความสนับสนุนจาก ICAO, EASA, EUROCONTROL, JARUS และ CAA จากประเทศใกล้เคียงในการให้ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ วิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้บังคับหรือปล่อยโดรน และเป็นโอกาสในการสร้าง Business Matching ระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้มากยิ่งขึ้น

Project: Mitigation and Prevention of Global Navigation Satellite System (GNSS) Signal Interference at Suvarnabhumi Airport (Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) implemented measures to address and prevent GNSS signal interference around Suvarnabhumi Airport, following a three-pronged strategic approach:

1. Reducing Imports of Jamming Devices: CAAT sent formal letters to online marketplace providers to clarify legal restrictions related to the trade of radio frequency interference devices, particularly GPS jammers, in order to curb their import and distribution.
2. Proactive Public Awareness and Education: Public relations efforts included the installation of a billboard along Motorway Road (Outbound, Point 3 – before Golden Nakara Village), sponsored radio broadcasts on JS100 and Sor Wor Por 91, dissemination of infographics and animated videos through various online channels, hosting a seminar on 4 November 2024, and developing a real-time GNSS RFI Hot-Spot Mapping System.
3. Enforcement of Legal Measures: Joint field operations were conducted with the National Broadcasting and Telecommunications Commission (NBTC), Department of Land Transport, Suvarnabhumi Airport Police Station, Airports of Thailand Public Co., Ltd. (AOT), Suvarnabhumi Airport, and Aeronautical Radio of Thailand Ltd. These coordinated efforts aimed to deter illegal activities through strict enforcement.

As a result of these integrated strategies, incidents of GPS signal interference have been significantly reduced.

Project: Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 (Project Duration: January 2024-March 2025)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) organized the Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 from 7–9 November 2024 at the Queen Sirikit National Convention Center. The event was supported by ICAO, EASA, EUROCONTROL, JARUS, and civil aviation authorities from neighboring countries. It served as a platform to share knowledge and enhance understanding of relevant laws, regulations, and operational procedures concerning safety and security standards for unmanned aircraft operators and stakeholders.

โครงการจัดทำแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. จัดทำแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ จากการประมวลผลการศึกษาจากโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศปี 2566 และวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับสิทธิการบินและสถานการณ์การบินปัจจุบันประกอบกับความต้องการของสายการบินของไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำความตกลงหรือการเจรจากับรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งแผนแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

- 1) แผนระยะสั้น (1 ปี : ปี 2568) สำหรับการเจรจาการบินกับประเทศที่มีความจำเป็นเร่งด่วนจำนวน 14 ประเทศ
- 2) แผนระยะกลาง (3 ปี : ปี 2569-2571) สำหรับการเจรจาการบินกับประเทศที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในการเจรจาลำดับรอง จำนวน 28 ประเทศ
- 3) แผนระยะยาว (ตั้งแต่ ปี 2572 เป็นต้นไป) สำหรับการเจรจาการบินกับประเทศที่ยังไม่มีความจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากยังไม่มีผลการทำการบินระหว่างกันจำนวน 35 ประเทศ

โครงการสนับสนุนการใช้ท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาค

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลความต้องการการเดินทางทางอากาศ การจัดประเภทเส้นทางบินกับหลักเกณฑ์การอนุญาตทำการบิน สถานการณ์ปริมาณเที่ยวบิน สถิติปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเส้นทางสายรอง ปัญหาอุปสรรคและข้อจำกัดของการสนับสนุน และแนวทางการส่งเสริมการเพิ่มเส้นทางบิน จากการลงพื้นที่ตามภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ รวมถึงประชุมเพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สำนักงานจังหวัด) สำนักงานขนส่งจังหวัด และหอการค้าจังหวัด เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอแนะสำหรับการเป็นแนวทางสนับสนุนการใช้ท่าอากาศยาน โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

Additionally, the symposium provided a valuable opportunity for business matching between domestic and international industry players, while fostering stronger networks and collaborations among public and private sector organizations.

Project: Development of a Negotiation Plan for the Conclusion/Amendment of Air Services Agreements (Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) developed a strategic negotiation plan for the conclusion and amendment of Air Services Agreements. The plan is based on data synthesized from the 2023 study project on enhancing Thailand's air transport connectivity network, comparative analysis of existing air traffic rights, the current aviation landscape, and the expressed needs of Thai airlines.

The negotiation plan is structured into three phases:

1. Short-term Plan (1 year: 2025) — Targeting urgent negotiations with 14 countries.
2. Medium-term Plan (3 years: 2026-2028) — Covering secondary-priority negotiations with 28 countries.
3. Long-term Plan (from 2029 onwards) — Addressing negotiations with 35 countries where there is currently no pressing need, due to the absence of existing air services between the parties.

This plan is designed to enhance the efficiency and effectiveness of Thailand's air services negotiations with foreign governments, aligning with national aviation policy and market demand.

Project: Supporting the Use of Airports to Enhance Inter-Regional Connectivity

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) conducted data collection and analysis on air travel demand, route classification and licensing criteria, flight frequency, passenger and flight statistics on secondary routes, as well as the challenges and limitations in supporting regional connectivity. This included field visits across various regions — Northern, Northeastern, and Southern Thailand — as well as in-depth consultations with relevant stakeholders such as Provincial Governor Offices, Tourism Authority of Thailand (TAT) provincial offices, Provincial Transport Offices, and Provincial Chambers of Commerce.

The findings were compiled into a set of recommendations for supporting airport utilization, structured into three phases:





- 1) มาตรการระยะสั้น ประกอบด้วย มาตรการผ่อนคลายนโยบายและมาตรการด้านการเงิน
- 2) มาตรการระยะกลาง ประกอบด้วย การส่งเสริมให้เกิดการเดินทางทางอากาศในพื้นที่ สร้างมาตรการจูงใจให้เดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่
- 3) มาตรการระยะยาว ได้แก่ การจัดตั้งกองทุนเงินอุดหนุนสาธารณะเส้นทางบิน (Public Service Obligation: PSO)

โดย กพท. จะดำเนินการจัดทำแนวทางการสนับสนุนทางการเงิน เพื่อให้สามารถจัดทำมาตรการด้านการเงินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการระยะสั้นให้แล้วเสร็จภายในปี 2568 ต่อไป

โครงการเป็นเจ้าภาพจัดประชุมและประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. เป็นเจ้าภาพและประธานการประชุม ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) ครั้งที่ 49 ระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม 2567 ณ กรุงเทพฯ และครั้งที่ 50 ระหว่างวันที่ 28-31 ตุลาคม 2567 ณ จังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในอาเซียนให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยผู้เข้าร่วมประกอบด้วย ผู้แทนจากประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ผู้แทนสายการบินของอาเซียน ผู้แทนจากหน่วยงานและองค์กรระหว่างประเทศ ได้แก่ องค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) กระทรวงคมนาคมสหรัฐ (USDOT) องค์กรบริหารการบินแห่งชาติ (FAA) หน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (TSA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) และเจ้าหน้าที่สำนักเลขาธิการอาเซียน



1. Short-term Measures — Including regulatory relaxations and financial incentives.
2. Medium-term Measures — Promoting regional air travel and introducing travel incentive programs to stimulate tourism within the regions.
3. Long-term Measures — Establishing a Public Service Obligation (PSO) fund to subsidize regional air routes.

CAAT will continue to develop financial support frameworks, aiming to finalize the financial measures, which form part of the short-term strategy, by the end of 2025.

Project: Hosting and Chairing the ASEAN Air Transport Working Group Meetings (Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) served as the host and chair of the 49th ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) meeting held from 14-17 May 2024 in Bangkok, and the 50th ATWG meeting held from 28-31 October 2024 in Chiang Mai. CAAT also facilitated other related meetings with the aim of fostering regional cooperation among ASEAN member states to promote and develop a sustainable aviation industry within the region.

Participants included representatives from all 10 ASEAN member states, ASEAN-based airlines, and various international and intergovernmental organizations, such as:

- European Union Aviation Safety Agency (EASA)
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan (MLIT)
- United States Department of Transportation (USDOT)
- Federal Aviation Administration (FAA)
- Transportation Security Administration (TSA)
- International Air Transport Association (IATA)
- Airports Council International (ACI)
- ASEAN Secretariat officials



โครงการศึกษาแนวทางการดำเนินงานเรื่อง Sustainable Aviation Fuels สำหรับภาคการบินของประเทศไทย และปรับปรุง State Action Plan

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค. 2567-ก.ค. 2568)

กพท. ดำเนินการจัดทำ 1) ร่างแผนแม่บทการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน 2) ร่างแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน และ 3) แนวทางการดำเนินงานและแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในเชิงนโยบายในการใช้ Sustainable Aviation Fuels (SAF) ของภาคการบินของประเทศไทย ฉบับรายงานความก้าวหน้า เพื่อให้ กพท. มีแนวทางการดำเนินงานเรื่อง SAF สำหรับภาคการบินของประเทศไทยและ State Action Plan (SAP) ที่เป็นปัจจุบัน และสามารถใช้นำส่ง ICAO ตามกรอบเวลาที่กำหนดได้ต่อไป

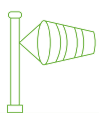
โครงการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายในประเทศและต่างประเทศในการสนับสนุนให้เกิดการใช้ SAF ในประเทศ

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ธ.ค. 2567)

กพท. ดำเนินการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการหัวข้อ ภาคการบินของไทยต่อการเปลี่ยนผ่านเชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) โดยได้เชิญวิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความรู้ มุมมอง และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2567 รวมถึงได้ร่วมกันกำหนดการประชุมร่วมกับคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการกำหนดมาตรการและการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (SAF) รวม 4 ครั้ง ในปี 2567 โดยจากการประชุมคณะกรรมการพิจารณาแนวทางฯ จำนวน 4 ครั้ง ส่งผลให้ กพท. มีแนวทางการกำหนดมาตรการและการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน โดยแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่

- 1) แนวทางการดำเนินงานเพื่อแก้ไขผลกระทบหากมีการลดการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง
- 2) แนวทางการส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืนของประเทศไทย

ซึ่ง กพท. ได้จัดทำรายงานสรุปแนวทางดังกล่าวฯ เสนอต่อกระทรวงคมนาคมและกระทรวงพลังงานแล้ว เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2567



Project: Study on Sustainable Aviation Fuels (SAF) Implementation for Thailand's Aviation Sector and Update of the State Action Plan

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has undertaken the following initiatives:

1. Drafting a Master Plan for Energy Conservation and Greenhouse Gas Emission Reduction in the aviation sector
2. Developing an Action Plan for Energy Conservation and Greenhouse Gas Emission Reduction
3. Preparing Policy Guidelines and Best Practices for the Implementation of Sustainable Aviation Fuels (SAF) in Thailand's aviation industry

These initiatives are compiled into a progress report aimed at providing CAAT with a comprehensive and up-to-date framework for the implementation of SAF and an updated State Action Plan (SAP). This will enable Thailand to submit its revised SAP to the International Civil Aviation Organization (ICAO) in accordance with the required timeline.

Project: Integrating Domestic and International Collaboration to Promote the Use of Sustainable Aviation Fuel (SAF) in Thailand

(Project Duration: January-December 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) organized a technical seminar titled "Thailand's Aviation Sector and the Transition to Sustainable Aviation Fuel (SAF)" on 16 January 2024. The event featured speakers from relevant organizations who shared insights, knowledge, and experiences on SAF implementation.

In addition, CAAT held a total of four meetings in 2024 in collaboration with the Subcommittee on the Development of Measures and Promotion of SAF Usage, aimed at determining practical policy directions and supportive mechanisms for SAF adoption.

As a result of these four subcommittee meetings, CAAT formulated two key strategic directions:

1. Mitigation Measures – Addressing potential impacts arising from the reduction of biofuel usage in other transport sectors.
2. Promotion Strategy – Supporting the domestic production and use of Sustainable Aviation Fuel in Thailand.

A summary report outlining these strategies was submitted to the Ministry of Transport and the Ministry of Energy on 16 December 2024.



โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการรับรอง การให้อนุญาต และการบริการประชาชน (โครงการต่อเนื่อง)

(ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : เม.ย.2565-มิ.ย. 2567)

กพท. พัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการรับรอง การให้อนุญาต และการบริการประชาชน ร่วมกับบริษัทผู้รับจ้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2567 โดยระบบฯ ดังกล่าว จะช่วยอำนวยความสะดวกในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับเครื่องบิน การจดทะเบียนโดรน และการทดสอบก่อนการขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับฯ ให้กับพนักงานของ กพท. และประชาชน

Project: Development of an Unmanned Aircraft System (UAS) Database for Certification, Authorization, and Public Services (Ongoing Project)

(Project Duration: April 2022–June 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), in collaboration with a contracted developer, completed the development of a database system for unmanned aircraft systems (UAS) on 31 May 2024. This system is designed to streamline processes related to:

- UAS operator registration
- Aircraft registration
- Pre-registration testing for UAS operators

The system facilitates efficient operations for both CAAT personnel and the general public, enhancing service delivery, certification, and regulatory oversight for unmanned aircraft activities in Thailand.



ยุทธศาสตร์ที่ 4

บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

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

งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) (โครงการต่อเนื่อง) (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ก.ย. 2567)

กพท. ดำเนินการตามขั้นตอนและกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปี 2567 ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม - 1 กรกฎาคม 2567 ซึ่งเครื่องมือในการประเมิน ITA มีจำนวน 3 เครื่องมือ ได้แก่

- 1) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT)
- 2) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT)
- 3) แบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT)

โดยเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2567 สำนักงาน ป.ป.ช. ได้ประกาศผลการประเมิน ITA ประจำปี 2567 ของ กพท. ซึ่งในปี 2567 กพท. ได้รับผลคะแนน ITA ที่ 88.14 ซึ่งอยู่ในระดับ “ผ่าน”

งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของ กพท. (ระยะเวลาดำเนินโครงการ/งาน : ม.ค.-ก.ย. 2567)

กพท. ดำเนินการประเมินและรวบรวมผลการประเมินองค์กรคุณธรรมระดับฝ่าย ตามตัวชี้วัดการประเมินองค์กรคุณธรรม จำนวน 9 ตัวชี้วัด และนำส่งข้อมูลการประเมินดังกล่าวไปยังกระทรวงคมนาคม ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยผลการประเมินองค์กรคุณธรรมของ หน่วยงานภายใน จำนวน 21 หน่วยงานได้รับผลประเมินในระดับองค์กรคุณธรรมต้นแบบ (ระดับที่ 3 : ระดับสูงสุด) และจำนวน 1 หน่วยงานมีผลประเมินในระดับองค์กรส่งเสริมคุณธรรม (ระดับที่ 1) โดยผลสำเร็จในภาพรวมของ กพท. ประจำปี 2567 กพท. มีผลการประเมินองค์กรคุณธรรมอยู่ในระดับองค์กรคุณธรรมต้นแบบ (ระดับสูงสุด)

Project: Implementation of the Integrity and Transparency Assessment (ITA) for Government Agencies (Ongoing Project) (Project Duration: January–September 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) carried out activities in accordance with the procedures and timeline of the 2024 Integrity and Transparency Assessment (ITA) as set by the National Anti-Corruption Commission (NACC), covering the period from 1 January to 1 July 2024. The ITA utilized three assessment tools:

1. Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT) – measuring perceptions of internal stakeholders
2. External Integrity and Transparency Assessment (EIT) – measuring perceptions of external stakeholders
3. Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT) – assessing the agency’s public disclosure of information

On 30 July 2024, the NACC officially announced the 2024 ITA results. CAAT received a total score of 88.14, achieving the rating level of “Pass”.

Project: Driving the Moral Organization Assessment of CAAT (Project Duration: January–September 2024)

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) conducted assessments and compiled results at the departmental level based on 9 key performance indicators under the Moral Organization Assessment Framework. The assessment results were submitted to the Ministry of Transport within the specified timeline.

Among CAAT’s internal department, 21 units achieved the Model Moral Organization level (Level 3: Highest Level), while 1 unit was assessed at the Moral-Promoting Organization level (Level 1).

As a result, CAAT’s overall moral organization assessment for the year 2024 was rated at the Model Moral Organization level, representing the highest standard.





โครงการ/งาน ประจำปี 2568 (รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2567)

Projects/Work to Be Carried Out in 2025 (including ongoing projects from previous years)

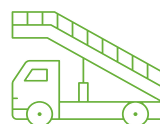


ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ต่อเนื่องจากปี 2567) 2. งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. (ต่อเนื่องจากปี 2567) 3. งานใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (TCARs) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 4. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI ของระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและป้องกันไม่ให้เกิด SSC (USOAP) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 5. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI ของระบบการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยและการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย (USAP) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 6. งานติดตามและประเมินการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) ฉบับปี พ.ศ. 2567-2569 (ต่อเนื่องจากปี 2567) 7. โครงการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่ CAT I (ต่อเนื่องจากปี 2567) 8. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย (ต่อเนื่องจากปี 2567) 9. โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Amendment of the Air Navigation Act B.E. 2497 and Its Amendments (Ongoing from 2024) 2. Development of CAAT's Regulatory Oversight Framework (Ongoing from 2024) 3. Implementation of Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) (Ongoing from 2024) 4. Self-Assessment Using ICAO Protocol Questions (PQ) to Enhance the Effective Implementation (EI) of the Safety Oversight System and Prevent Significant Safety Concerns (SSC) under the USOAP (Ongoing from 2024) 5. Self-Assessment Using ICAO Protocol Questions (PQ) to Enhance the Effective Implementation (EI) of the Aviation Security Oversight System and Ensure No Significant Security Concerns (SSeC) under the USAP (Ongoing from 2024) 6. Monitoring and Evaluation of Safety Activities under the Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP) 2024-2026 (Ongoing from 2024) 7. Safety Enhancement Towards CAT I under the FAA IASA Program (Ongoing from 2024) 8. Study on Criteria and Review of Passenger Service Charges at Thai Airports (Ongoing from 2024) 9. Development of Economic Oversight System (New Project) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|





ยุทธศาสตร์ที่ 2

มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

Strategy 2: To maintain and improve an equitable and international-standard regulatory system.

1. โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) (ต่อเนื่องจากปี 2567)
2. โครงการเตรียมความพร้อมการมีข้อมูลพื้นที่และสิ่งกีดขวางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Terrain and Obstacle data: ETOD) เผยแพร่ใน AIP Thailand ตามมาตรฐานสากล
3. โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (ต่อเนื่องจากปี 2567)
4. โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (ต่อเนื่องจากปี 2567)
1. SWIM Master Plan for Integrated Air Information Management in Thailand (Ongoing from 2024)
2. Preparation of Electronic Terrain and Obstacle Data (ETOD) for Publication in AIP Thailand in Compliance with International Standards
3. Development of the Aviation Performance Measurement and Monitoring System (Ongoing from 2024)
4. National Strategy for Airspace and Air Navigation Development (Ongoing from 2024)

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

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

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) (ต่อเนื่องจากปี 2567)
2. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) (ต่อเนื่องจากปี 2567)
3. โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing) (ต่อเนื่องจากปี 2567)
4. โครงการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง CAAT–EUROCONTROL ด้านการพัฒนาตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการบินของประเทศ (ต่อเนื่องจากปี 2567)
5. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค (ต่อเนื่องจากปี 2567)
6. โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา (ต่อเนื่องจากปี 2567)
1. Complaint Management System Development (Ongoing from 2024)
2. Big Data Management and Analytics for Civil Aviation (Ongoing from 2024)
3. Integrated Certification System for Unmanned Aircraft in All Four Areas: Aircraft, Operator, Training Organisation, and Licensing (Ongoing from 2024)
4. CAAT–EUROCONTROL Cooperation Agreement on the Development of Aviation Performance Indicators (Ongoing from 2024)
5. CAAT–ICAO Regional Training Collaboration (Ongoing from 2024)
6. Thailand Air Transport Development Plan (2023–2037) and Action Plan for National Civil Aviation Policy Implementation by Sector (Ongoing from 2024)

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 7. โครงการเป็นเจ้าภาพจัดประชุมและประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน (ต่อเนื่องจากปี 2567) 8. โครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย (ต่อเนื่องจากปี 2567) 9. โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 10. โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 (ต่อเนื่องจากปี 2567) 11. โครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (AIRPORT EMS) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 12. โครงการศึกษาแนวทางการดำเนินงานเรื่อง Sustainable Aviation Fuels สำหรับภาคการบินของประเทศไทย และปรับปรุง State Action Plan (ต่อเนื่องจากปี 2567) | <ol style="list-style-type: none"> 7. Hosting and Chairing of the ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) (Ongoing from 2024) 8. Survey and Study of Aviation Workforce Needs in Thailand (Ongoing from 2024) 9. Drone Master Plan for Unmanned Aircraft System (UAS) Development (Ongoing from 2024) 10. Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 (Ongoing from 2024) 11. Support for Airports in Implementing Airport Environmental Management Systems (Airport EMS) (Ongoing from 2024) 12. Sustainable Aviation Fuel (SAF) Implementation Strategy and State Action Plan (SAP) Update for Thailand's Aviation Sector (Ongoing from 2024) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

ยุทธศาสตร์ที่ 4

บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

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

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (ต่อเนื่องจากปี 2567) 2. งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมาย (High Performance Leadership and Outstanding people development) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 3. โครงการปฏิบัติการเพื่อยกระดับ Employee Engagement (Contribution to Organization) 4. งานส่งเสริมความตระหนักรู้และความเข้าใจต่อพฤติกรรมที่พึงประสงค์ในค่านิยมร่วมองค์กร (Core Values) ให้กับพนักงาน (ต่อเนื่องจากปี 2567) 5. งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของ กพท. (ต่อเนื่องจากปี 2567) 6. งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) (ต่อเนื่องจากปี 2567) 7. โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform) (ต่อเนื่องจากปี 2567) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Competency-Based Training Program and Assessment Development (Ongoing from 2024) 2. High-Performance Leadership and Talent Development Program (Ongoing from 2024) 3. Employee Engagement Enhancement Initiative (Contribution to Organization) 4. Awareness and Understanding Campaign on Organizational Core Values and Desired Behaviors (Ongoing from 2024) 5. Moral Organization Assessment Implementation (CAAT) (Ongoing from 2024) 6. Integrity and Transparency Assessment (ITA) Implementation (Ongoing from 2024) 7. Integrated Digital Technology Development (Smart Platform) (Ongoing from 2024) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|





02

การดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี GOOD CORPORATE GOVERNANCE PRACTICES



การประเมินผลคณะกรรมการกำกับสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2567

Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand and Subcommittees in 2024

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นในเรื่องการกำกับดูแลที่ดี (Good Corporate Governance) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและเสริมสร้างประสิทธิภาพขององค์กร และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
2. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบให้ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการพิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อการปรับปรุงแก้ไข และส่งเสริมประสิทธิภาพของคณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการในรูปแบบต่าง ๆ ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ดียิ่งขึ้น

รายละเอียดโดยสรุป

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

โดยเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2567 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รชค.) ได้ให้ความเห็นชอบแบบประเมินคณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการ และรอบระยะเวลาประเมินเป็นการเฉพาะสำหรับปี พ.ศ. 2567 เป็นการประเมิน ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2567 แทนการประเมินปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) โดยให้ตรวจสอบและดำเนินการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

Objectives

1. To assist the Board of Commissioners in conducting good corporate governance while pursuing corporate sustainability, improving organizational effectiveness, and demonstrating social responsibility.
2. To enable the Board of Commissioners and subcommittees to perform their duties and responsibilities properly and effectively.
3. To provide the Board of Commissioners and subcommittees with the opportunity to evaluate work results and issues to boost their efficiency in different ways and better fulfil their responsibilities.

Summary

Experts from various fields provided insights to ensure the alignment of operations and objectives, while also contributing to the development of an internationally-scaled action plan in support of Thailand's strategic initiatives. To uphold the principles and guidelines of good corporate governance, a fundamental practice is the establishment of an evaluation system for the Board of Commissioners. Such a system enhances corporate reputation, reliability, and public trust. Recognizing its significance, the Cabinet, on 9 February 2016, resolved that the Ministry of Transport should mandate the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) to conduct performance evaluations of its Board of Commissioners on a biannual basis.

On 4 October 2024, The Minister of Transport approved the assessment forms for the self-assessment of the Board of Commissioners and subcommittees and specific assessment cycle of 2024. The assessment was conducted at the end of December 2024 based on relevant laws and regulations instead of biannual assessment (every 6 months).

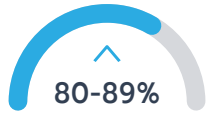


» 1. สำหรับการประเมินผลคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2567 ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายบุคคล และรายคณะ โดยมีเกณฑ์การประเมินผล คิดเป็นร้อยละ จากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ดังนี้

» 1. In 2024, the Board of Commissioners conducted self-assessment both individually and as a panel. The assessment results were reported as percentages with the following interpretations:



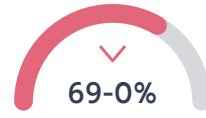
ได้คะแนนร้อยละ 90 ขึ้นไป
ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
Scoring 90% or higher
Very efficient performance



ได้คะแนนร้อยละ 80 ขึ้นไป
ประสิทธิภาพดี
Scoring 80% to 89%
Efficient performance



ได้คะแนนร้อยละ 70 ขึ้นไป
ประสิทธิภาพเกณฑ์ปกติ
Scoring 70% to 79%
Normal level of efficiency



ได้คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 70
ต่ำกว่าเกณฑ์ปกติ
Scoring lower than 70%
Lower level of efficiency

1.1 การประเมินตนเองของกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายบุคคล)

ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
- 2) การประชุมของคณะกรรมการ
- 3) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

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

The assessment covered 3 issues:

- 1) The structure and qualifications of the Board
- 2) Collective Board meetings
- 3) The roles, duties, responsibilities of the Board

1.2 การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายคณะ)

ประกอบด้วย 6 หัวข้อ คือ

- 1) นโยบาย โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ
- 2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- 3) การประชุมของคณะกรรมการ
- 4) การทำหน้าที่ของกรรมการ
- 5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร
- 6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร โดยสรุปผลการประเมินคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2567 ดังนี้

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

The assessment covered 6 issues:

- 1) Policy, structure, and qualifications of the Board
- 2) The roles, duties, and responsibilities of the Board
- 3) Collective Board meetings
- 4) The Board's performance
- 5) Relations with the management team
- 6) Self-development of the Board and the development of executives

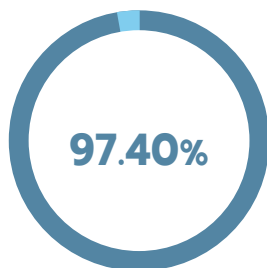
The 2024 assessment results are summarized below.

สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการกำกับฯ รายบุคคล และรายคณะ ประจำปี 2567

The Results of the Individual and Panel Self-Assessment of the Board of Commissioners in 2024

เมษายน-ธันวาคม 2567* • April-December 2024*

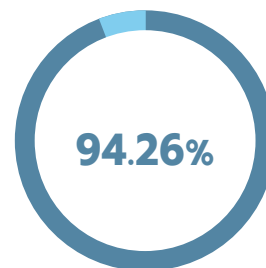
รายบุคคล
Individual



ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
Very efficient performance

308 คะแนนเต็ม / Full score
300 ผลคะแนน / Results

รายคณะ
Panel



ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
Very efficient performance

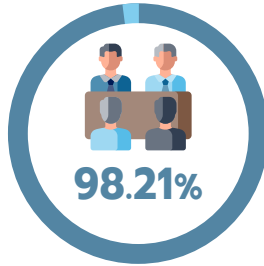
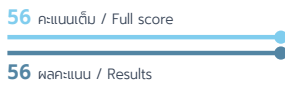
1,428 คะแนนเต็ม / Full score
1,346 ผลคะแนน / Results

*หมายเหตุ : คณะกรรมการกำกับฯ ได้รับการแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2567
*Remark: Board of Commissioners was appointed on 26 March 2024

สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายบุคคล (คะแนนรายหัวข้อ)
The Individual Results of the Self-Assessment of the Board of Commissioners (Topic Score)



โครงสร้างและคุณสมบัติคณะกรรมการ
 Structure and qualifications of the Board



การประชุมของคณะกรรมการ
 Collective Board meetings



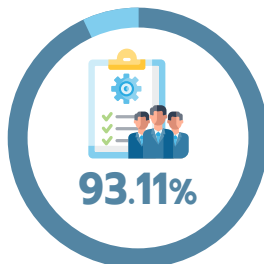
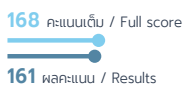
บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 Roles, duties, and responsibilities of the Board



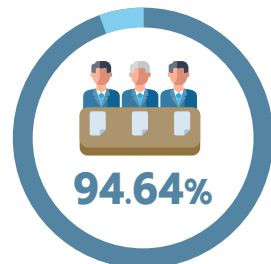
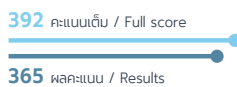
สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายคณะ (คะแนนรายหัวข้อ)
Panel Results of the Self-Assessment of the Board of Commissioners (Topic Score)



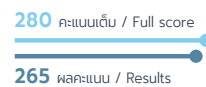
นโยบาย โครงสร้างและคุณสมบัติคณะกรรมการ
 Policy, structure, and qualifications of the Board



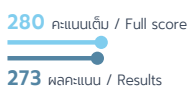
บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
 Roles, duties, and responsibilities of the Board



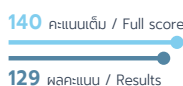
การประชุมของคณะกรรมการ
 Collective Board meetings



การทำหน้าที่ของกรรมการ
 Board's performance



ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร
 Relations with the management team



การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร
 Self-development of the Board and the development of executives





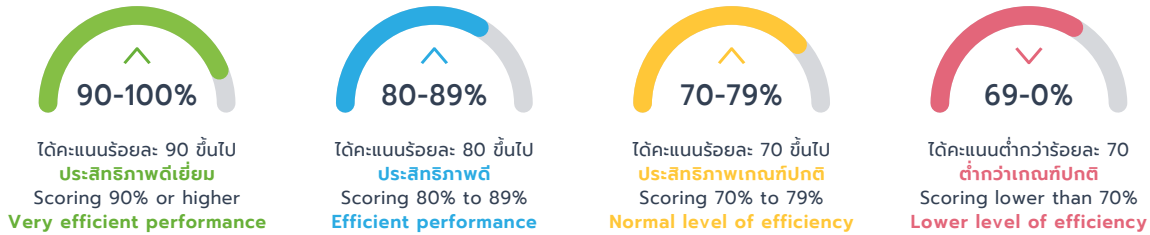
» 2. การประเมินผลคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ ภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ ใช้การประเมินผลในรูปแบบรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อประเมิน จำนวน 3 หัวข้อ คือ

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้ มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
- 2) การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญ ใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้เพียงพอ โดยมีเกณฑ์การประเมินผล คิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ดังนี้

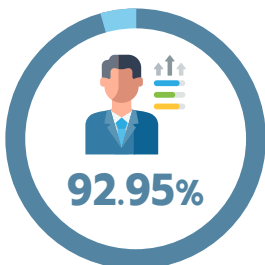
» 2. Results of panel self-assessment of the Board of Commissioners in 2024: The panel-based self-assessment of the subcommittees under the Board of Commissioners covered 3 issues:

- 1) The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility to ensure efficiency
- 2) The meetings 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 such matters.

The assessment results were reported as percentages with the following interpretations:



สรุปผลการประเมิน ปี 2567 ของคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ ภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ
The Results of Self-Assessment of the Subcommittees Under the Board of Commissioners in 2024



คณะอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย CAAT Director performance assessment subcommittees
Very efficient performance

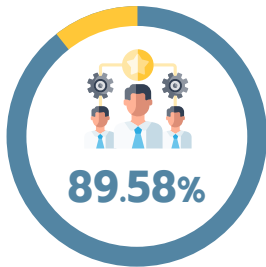


คณะอนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย CAAT's meeting agenda screening subcommittees
Very efficient performance

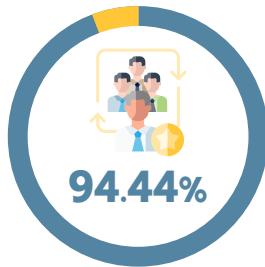
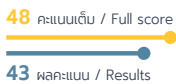


คณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงาน Regulatory and monitoring subcommittees
Very efficient performance

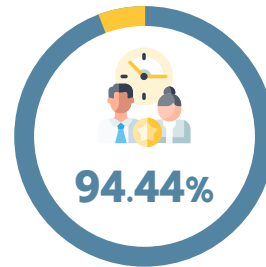
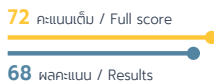
สรุปผลการประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ ประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (คะแนนรายหัวข้อ) The Results of the Self-Assessment of CAAT Director Performance Assessment Subcommittees (Topic Score)



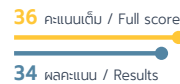
โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility to ensure efficiency



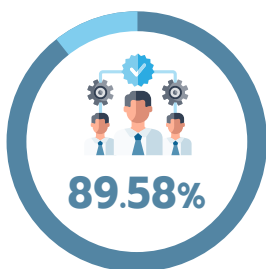
การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
The meetings of the subcommittees have addressed the issues that allow them to perform their duties at meetings efficiently



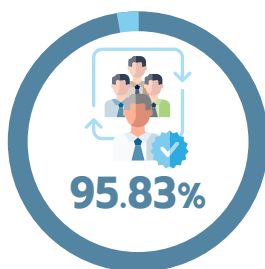
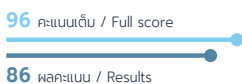
บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้ อย่างเพียงพอ
The roles, duties, and responsibilities of the subcommittees focus on their missions and they have placed importance and taken enough time to consider, review, and follow up on such matters



สรุปผลการประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ กลั่นกรองระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (คะแนนรายหัวข้อ) The Results of the Self-Assessment of CAAT's Meeting Agenda Screening Subcommittees (Topic Score)



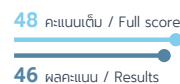
โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility to ensure efficiency



การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
The meetings of the subcommittees have addressed the issues that allow them to perform their duties at meetings efficiently



บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้ อย่างเพียงพอ
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 such matters

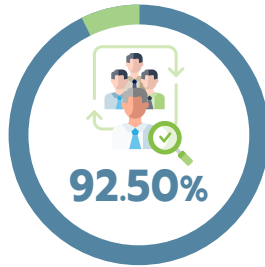
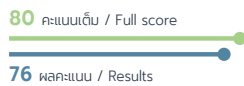




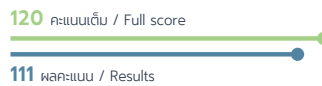
สรุปผลการประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงาน (คะแนนรายหัวข้อ) The Results of the Self-Assessment of Regulatory and Monitoring Subcommittees (Topic Score)



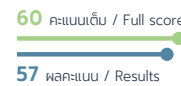
โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility to ensure efficiency



การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
The meetings of the subcommittees have addressed the issues that allow them to perform their duties at meetings efficiently



บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้ อย่างเพียงพอ
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 such matters



ประเมิน ณ สิ้นสุดเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567
End of December 2024



**สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2567**
Board Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2024

ลำดับ Position	ชื่อ Name	ตำแหน่ง Position	1/2567	2/2567	3/2567	4/2567	5/2567	6/2567	7/2567	8/2567	9/2567
			29 เม.ย. 67 29 Apr 24	29 พ.ค. 67 29 May 24	26 มิ.ย. 67 26 June 24	30 ก.ค. 67 30 Jul 24	3 ก.ย. 67 3 Sep 24	30 ก.ย. 67 30 Sep 24	18 ต.ค. 67 18 Oct 24	26 พ.ย. 67 26 Nov 24	24 ธ.ค. 67 24 Dec 24
1.	นายชยธรรม์ พรหมศร Mr. Chayatan Phromsorn	ประธานกรรมการ Chairman	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.	พลอากาศตรี นาดวุฒิ หยุทอง Air Vice Marshal Narthawuthi Yoothong	กรรมการ Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.	นางชาริตา ลีลายุทธ Mrs. Charita Leelayudth	กรรมการ Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.	นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ Mr. Charnchao Chaiyanukij	กรรมการ Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	อายุครบ 65 ปี เมื่อวันที่ 15 ธ.ค. 67 Age 65 on 15 Dec 2024
5.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล Mrs. Pantip Sripimol	กรรมการ Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
6.	นายโชติชัย เจริญงาม Mr. Chotchai Charoenngam	กรรมการ Commissioner	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7.	นายสุทธิพงษ์ คงพูล Mr. Suttipong Kongpool	กรรมการและ เลขานุการ Commissioner and Secretary	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
รวมกรรมการที่เข้าประชุม Total number of attendees			7	7	7	7	7	6	7	7	6
จำนวนกรรมการทั้งหมด Total number of commissioners			7	7	7	7	7	7	7	7	6

สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2567
Board Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2024

ลำดับ Order	ชื่อ Name	ตำแหน่ง Position	จำนวนเข้าร่วมประชุม ต่อจำนวนการจัดประชุม (ทั้งหมด 9 ครั้ง) Attendance to total meetings (9 meetings)
1.	นายชยธรรม์ พรหมศร Mr. Chayatan Phromsorn	ประธานกรรมการ Chairman	9/9
2.	พลอากาศตรี นาดวุฒิ หยุทอง Air Vice Marshal Narthawuthi Yoothong	กรรมการ Commissioner	9/9
3.	นางชาริตา ลีลายุทธ Mrs. Charita Leelayudth	กรรมการ Commissioner	9/9
4.	นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ Mr. Charnchao Chaiyanukij	กรรมการ Commissioner	8/8
5.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล Mrs. Pantip Sripimol	กรรมการ Commissioner	8/9
6.	นายโชติชัย เจริญงาม Mr. Chotchai Charoenngam	กรรมการ Commissioner	9/9
7.	นายสุทธิพงษ์ คงพูล Mr. Suttipong Kongpool	กรรมการและเลขานุการ Commissioner and Secretary	9/9



การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ Anti-Corruption and Misconduct

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ของ กพท. ประจำปี 2567

วัตถุประสงค์

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) เล็งเห็นถึงความสำคัญของการสร้างมาตรฐานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ จึงได้พัฒนาเครื่องมือและมาตรการที่จะใช้ในการสร้างมาตรฐานดังกล่าว โดยใช้ชื่อเรียกว่า การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) หรือที่รู้จักกันทั่วไปในชื่อของการประเมิน ITA ซึ่งปัจจุบัน การประเมิน ITA ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศ ซึ่งถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำรวจด้านคุณธรรมและความโปร่งใสที่มีผู้เข้าร่วมมากที่สุดของประเทศไทย ดังนั้น การประเมิน ITA จึงเปรียบเสมือนเครื่องมือการตรวจสอบสุขภาพองค์กรประจำปี มีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริตของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐได้รับทราบถึงสถานะและปัญหาการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสขององค์กรในแต่ละปีงบประมาณ โดยผลการประเมินที่ได้จะช่วยให้หน่วยงานภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ขณะเดียวกัน การประเมิน ITA ยังเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานภาครัฐ รวมทั้งเป็นการประเมินประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการประชาชน เพื่อให้ทราบถึงช่องว่างของความไม่เป็นธรรมและความด้อยประสิทธิภาพในการดำเนินการ รวมถึงสามารถนำไปจัดทำแนวทางมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบขององค์กรได้ต่อไป

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) มาตั้งแต่ปี 2562 ซึ่งการประเมินดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (พ.ศ. 2561-2580)

การประเมิน ITA เป็นเครื่องมือที่มีการเก็บข้อมูลจาก 3 ส่วน ดังนี้

Integrity and Transparency Assessment (ITA) of CAAT in 2024

Objectives

The Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC) places great emphasis on establishing integrity and transparency standards across government agencies. To achieve this, the NACC has implemented various measures and assessment tools, including the Integrity and Transparency Assessment (ITA), which is widely recognized nationwide. The ITA is one of the most comprehensive evaluations in Thailand, involving the highest number of respondents across government entities.

Serving as an annual corporate health assessment, the ITA aims to strengthen good governance and anti-corruption initiatives, enabling government agencies to identify challenges related to integrity and transparency in each fiscal year. Its results provide valuable insights for improving organizational efficiency and operational effectiveness. By enhancing standards within the government sector, the ITA helps assess service quality and operational performance while identifying instances of unfairness and inefficiency. These evaluations serve as a foundation for implementing measures that prevent corruption and misconduct within organizations.

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has participated in Integrity and Transparency Assessment (ITA) since 2019. Such assessment is a part of National Strategy, Anti-corruption and Misconduct (2018-2037).

ITA has 3 main sections for data collection as follows:



1. **ส่วนที่ 1** แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment) หรือแบบวัด IIT เป็นแบบวัดที่เปิดโอกาสให้พนักงาน กพท. ทุกระดับที่ปฏิบัติงานมาไม่น้อยกว่า 1 ปี สะท้อน และแสดงความคิดเห็นต่อคุณธรรมและความโปร่งใส ของหน่วยงานตนเอง โดยสอบถามการรับรู้และความคิดเห็น ใน 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

เป็นแบบวัดที่เปิดโอกาสให้ผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อ หน่วยงานภาครัฐในช่วงปีที่ผ่านมา ได้มีโอกาสสะท้อน และแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของหน่วยงาน ภาครัฐ 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

เป็นแบบวัดที่ตรวจสอบระดับการเปิดเผยข้อมูลของ หน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้ทางหน้าเว็บไซต์หลักของ หน่วยงาน แบ่งออกเป็น 2 ตัวชี้วัด ได้แก่

- ตัวชี้วัดที่ 9 การเปิดเผยข้อมูล โดยมีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.1 ข้อมูลพื้นฐาน
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.2 การบริหารงาน
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.3 การบริหารงบประมาณ
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.4 การบริหารและพัฒนา ทรัพยากรบุคคล
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.5 การส่งเสริมความโปร่งใส
- ตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต มีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.1 การดำเนินการเพื่อป้องกันการ ทุจริต
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.2 มาตรการภายในเพื่อ ป้องกันการทุจริต

1. **Section 1** Internal Integrity and Transparency Assessment or IIT This assessment 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 5 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 or EIT

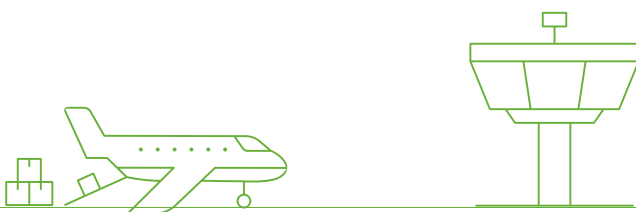
This assessment allows service recipients or contacts for CAAT to voice their opinions about CAAT activities based on three indicators:

- Indicator 6 Operational quality
- Indicator 7 Communication efficiency
- Indicator 8 Work system improvement

3. **Section 3** Open Data Integrity and Transparency Assessment or OIT

This assessment 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 against corruption





ปี 2567 กพท. ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 โดยได้ดำเนินการนำเข้าข้อมูลในระบบของสำนักงาน ป.ป.ช. พร้อมทั้งเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ช่องทาง การตอบแบบประเมินต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) เข้าร่วมตอบแบบประเมินรวมทั้ง ดำเนินการตอบแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) และนำข้อมูลตามแบบวัด OIT จำนวน 35 ข้อขึ้นบนเว็บไซต์ของ กพท.

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เดือนมกราคม-สิงหาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

สำหรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ประจำปี 2567 กพท. มีผลคะแนนภาพรวมร้อยละ 88.14 คะแนนอยู่ในระดับ “ผ่าน” ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีเป้าหมายหลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

In 2024, CAAT implemented assessments based on timeframe of ITA in fiscal year 2024. CAAT has uploaded findings into system of NACC, publicized assessment channels of Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT) and External Integrity and Transparency Assessment (EIT), and participated in Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT). OIT findings, 35 questions, were uploaded to CAAT’s website.

Timeframe

January-August 2024

Results

For results of Integrity and Transparency Assessment (ITA) in 2024, CAAT achieved overall score of 88.14 percent or “Pass”, which align with goals specified in master plan of National Strategy, Anti-corruption and Misconduct, which primarily aims to ensure transparency and avoid corruption and misconduct.

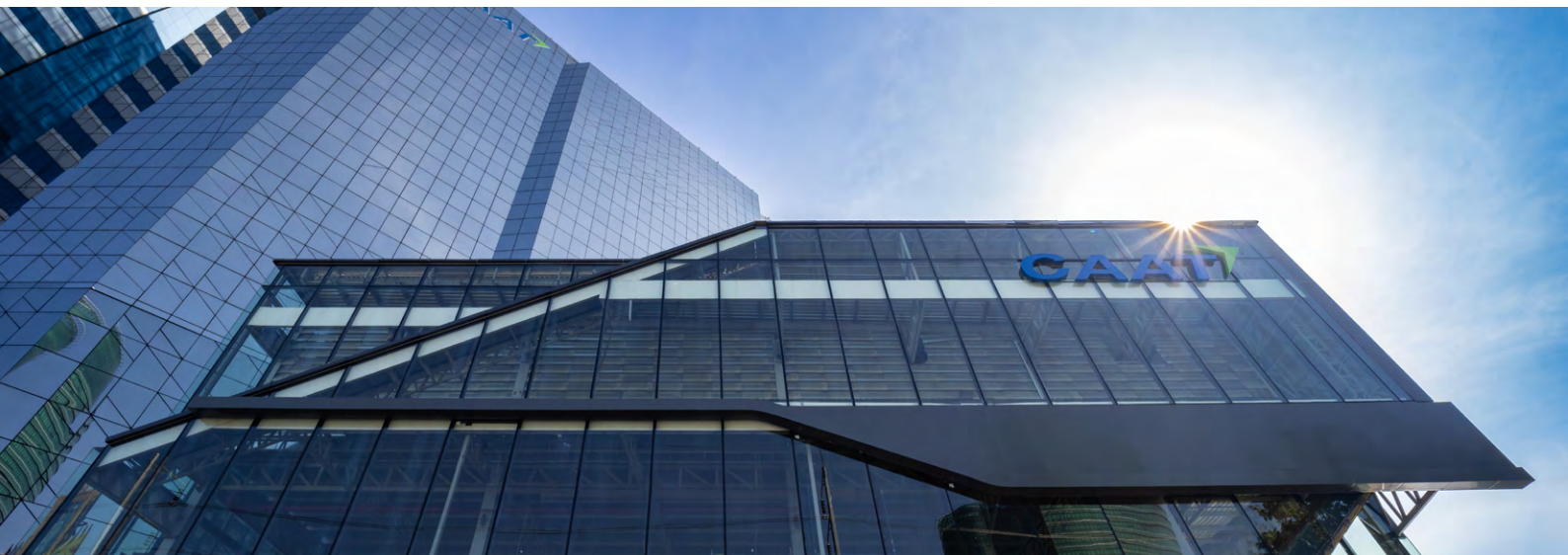
คะแนนประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส (ITA) ของ กพท. ประจำปี 2567 ITA Score of CAAT in 2024



ผลคะแนนตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
ประเด็นที่ 21 การต่อต้านการทุจริตฯ (85 คะแนน)
Score based on master plan of National
Strategy 21st aspect, Anti-corruption
(85 percent)



ผ่านเกณฑ์
Pass





การประกาศเจตนารมณ์ นโยบาย No Gift Policy จากการศึกษาที่ พร้อมสร้างวัฒนธรรม No Gift Policy ประจำปี พ.ศ. 2567

วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรให้มีความใสสะอาดปราศจากพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต โดยการปฏิบัติหน้าที่อย่างเปิดเผย โปร่งใส ถูกต้อง เป็นธรรม สร้างจิตสำนึกในการต่อต้านการทุจริตให้แก่บุคลากรในองค์กร ผ่านกิจกรรมนโยบาย No Gift Policy

รายละเอียดโดยสรุป

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2567 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการถ่ายทอดนโยบายการไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ประจำปี 2567 เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ พร้อมรณรงค์ปลูกจิตสำนึกและค่านิยมที่ดีในการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีรองผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมและร่วมขับเคลื่อนการสร้างวัฒนธรรม No Gift Policy ภายในองค์กร

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2567

ผลการปฏิบัติงาน

การประกาศเจตนารมณ์ นโยบาย No Gift Policy จากการศึกษาที่ พร้อมสร้างวัฒนธรรม No Gift Policy ประจำปี พ.ศ. 2567 ของ กพท. ได้สร้างค่านิยมที่ดีในการปฏิบัติงาน สร้างระบบธรรมาภิบาลที่ดีให้เกิดขึ้นในองค์กร รวมทั้งปลูกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมให้ผู้บริหารและพนักงาน กพท. ปฏิเสธการรับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ ร่วมแสดงพลังเจตจำนงสุจริตและรับมอบนโยบาย No Gift Policy ประจำปี 2567 นำไปสู่การปฏิบัติหน้าที่ โดยมุ่งเน้นการปฏิบัติหน้าที่

Announcement of No Gift Policy in Workplace and No Gift Policy Culture in 2024

Objectives

To support operations of personnel that ensures transparency, no corruption, through No Gift Policy that fosters clarity, integrity, fairness, and anti-corruption mindset within organization

Summary

On 18 January 2024, Mr. Suttipong Kongpool, Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) announced the No Gift Policy or incentive in workplace in 2024. Objectives of this policy are to promote understanding, mindset, and value that align with transparency and good governance.

Deputy Director General, executives, and personnel of The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) have participated in this event and collaboratively drive No Gift Policy culture in the organization.

Timeframe

18 January 2024

Results

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) announced the implementation of a No Gift Policy in the workplace and the promotion of a No Gift Policy culture in 2024. This initiative underscores the organization's core values, fostering good governance and cultivating a mindset among executives and personnel to reject any form of gifts in the workplace. All personnel are committed to upholding the No Gift Policy by focusing on integrity and good governance. As a government agency, CAAT ensures that its executives and personnel do not accept



ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารงาน และเพื่อประกาศตนเป็นหน่วยงานของรัฐที่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน จะไม่รับของขวัญ และของกำนัลทุกชนิดทั้งในก่อน/ขณะ/หลังปฏิบัติหน้าที่ ที่จะส่งผลให้เกิดการทุจริตและประพฤติมิชอบ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งกิจกรรมดังกล่าว ยังได้บูรณาการกับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) ประจำปี พ.ศ. 2567 โดย กพท. ได้รับผลการประเมินแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) ตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต คะแนนเฉลี่ย 100 คะแนน

งานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริต ภายในองค์กร ประจำปี 2567 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปี 3 - ตื่นรู้ ต่อสู้ ป้องกันการทุจริต”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาให้ผู้เข้ารับการอบรมมีทัศนคติ และมีกระบวนการคิด วิเคราะห์ แยกแยะ ผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ส่วนรวม
2. เพื่อสร้างความตระหนักรู้เรื่องการต่อต้านการทุจริตภายในองค์กรและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติงานภายในองค์กร

รายละเอียดโดยสรุป

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2567 กพท. ได้จัดกิจกรรมการบรรยายภายใต้โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตในองค์กร ประจำปี 2567 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 3 - ตื่นรู้ ต่อสู้ ป้องกันการทุจริต” ณ ห้องประชุม Barn โรงแรมเบสท์ เวสเทิร์น จตุจักร เพื่อสร้างความตระหนักรู้เรื่องการต่อต้านการทุจริตในองค์กรให้แก่ผู้เข้ารับการอบรม รวมถึงเพื่อปลูกฝังทัศนคติที่ดีและเสริมสร้างกระบวนการคิด วิเคราะห์ แยกแยะผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ส่วนรวม

gifts or incentives at any stage-before, during, or after assignments-thereby preventing corruption and misconduct both in the present and the future.

This policy aligns with the Integrity and Transparency Assessment (ITA) for 2024, where CAAT achieved an outstanding score of 100 points in the Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT), particularly in the 10th indicator for Anti-Corruption.

Campaign to Prevent Corruption within the Agency for the Year 2024: “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 3 - Aware, Tackle, and Prevent Corruption”

Objectives

1. To equip participants with a positive attitude, critical and analytical thinking, and ability to differentiate personal benefits and public advantages.
2. To create awareness about anti-corruption in organization and apply such policy to work in organization and practice in daily life.

Summary

On 5 September 2024, CAAT organized a presentation for its 2024 anti-corruption campaign titled “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 3 – Aware, Tackle, and Prevent Corruption.” The event took place at the Barn Meeting Room, Best Western Hotel, Chatuchak. The campaign aimed to raise awareness about anti-corruption within the organization and to equip participants with a positive attitude, critical and analytical thinking skills, and the ability to distinguish between personal interests and public benefits.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

5 กันยายน พ.ศ. 2567

Timeframe

5 September 2024

ผลการปฏิบัติงาน

กิจกรรมการบรรยายภายใต้โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตในองค์กร ประจำปี 2567 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 3 - ต้นรู้ ต่อสู้ ป้องกันการทุจริต” ประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2567 ได้รับเกียรติจาก นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นประธานกล่าวเปิดงาน โดยมี ว่าที่ร้อยโท ดร.เจนรบ พลเดชะ ผู้อำนวยการกลุ่มงานเครือข่ายภาคประชาสังคม ป้องกันการทุจริต กองป้องกันการทุจริตในภาครัฐ สำนักงาน ป.ป.ท. และนายมิชัย ไช้น ผู้อำนวยการกลุ่มส่งเสริมธรรมาภิบาลภาครัฐ สำนักพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาลสำนักงาน ป.ป.ช. ให้เกียรติมาเป็นวิทยากรบรรยายให้ความรู้ความเข้าใจ ซึ่งมีพนักงาน กพท. ให้ความสนใจเข้าร่วมทั้งสิ้น จำนวน 58 คน โดยมีความมุ่งหวังว่า ผู้เข้ารับการอบรมจะสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติงานภายในองค์กรต่อไป

Results

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) held a campaign presentation titled “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 3 - Aware, Tackle, and Prevent Corruption” on 5 September 2024. The event, hosted by Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, featured distinguished speakers, including Acting Lieutenant Dr. Janrob Paladech from the Public Sector Good Governance Promotion Division of the Office of Public Sector Anti-Corruption Commission (PACC) and Mr. Meechai On, Director of the Public Sector Good Governance Promotion Organization, Office of Good Governance Development Promotion, under the National Anti-Corruption Commission (NACC).

The presentation was attended by 58 CAAT employees and aimed to equip participants with the knowledge and tools to apply anti-corruption principles in their professional roles and daily practices.





การกำกับดูแลกิจการที่ดี Good Corporate Governance

งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปี 2567 (CG DAY)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างความตระหนักรู้และส่งเสริมค่านิยมของผู้บริหารและพนักงาน กพท. ในการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในองค์กรและการให้บริการแก่ประชาชน
2. เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานเกิดความรู้ความเข้าใจในหลักการ แนวคิด ตลอดจนมองเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กพท.
3. เพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของผู้บริหารและพนักงานผ่านกิจกรรมส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รายละเอียดโดยสรุป

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567 นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้เกียรติเป็นประธานเปิดงานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Day: CG Day) ประจำปี พ.ศ. 2567 พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมแสดงพลังขับเคลื่อนการดำเนินงานด้วยหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้แนวคิด “Integrity and Transparency in every Step” ซึ่งเป็นการแสดงพลังร่วมของชาว กพท. ที่ให้ความสำคัญและส่งเสริมการดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล และต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ณ ห้องลาดพร้าว สวิต โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัลพลาซาลาดพร้าว กรุงเทพฯ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

Corporate Governance Day (CG Day) 2024

Objectives

1. To promote awareness and values among CAAT executives and personnel regarding transparency, integrity, and management efficiency in organization and public service.
2. To enhance understanding of CAAT executives and Personnel about principles, concepts, and importance of corporate governance.
3. To encourage the active involvement of CAAT executives and personnel in implementing corporate governance practices.

Summary

On 22 November 2024, Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) presided over Corporate Governance Day (CG Day) 2024. Executives and personnel of CAAT had participated to implement corporate governance with the concept “Integrity and Transparency in Every Step”. The event demonstrated collaboration of CAAT personnels in prioritizing and promoting good governance in operation and prevents all types of corruption. The event was held at Ladphrao Suite Room, Centara Grand at Central Ladphrao, Bangkok.

Timeframe

22 November 2024





ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการจัดงาน CG Day อย่างต่อเนื่องมาเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเวทีที่แสดงพลังร่วมของชาว กพท. ในการมุ่งสร้างความเข้มแข็งจากภายใน ส่งเสริมบุคลากรให้ยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีธรรมาภิบาล ปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ควบคู่กับการคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างสมดุล ทั้งนี้ กิจกรรมภายในงาน ประกอบด้วย การบรรยายให้ความรู้ในหัวข้อ การกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อนำไปสู่แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนภายใต้หลัก ESG (Environment, Social, Governance) โดย ดร. ธนาวิชัย จินดาประดิษฐ์ พร้อมด้วย แยก رَب เชิญพิเศษ คุณศรัณย์ คุ่งบรรพต Senior Vice President: Human Resources, Head of Talent Management and Organization Culture, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด มหาชน มาร่วมพูดคุยในช่วงเสวนา Integrity and Transparency Talk นอกจากนี้ ได้จัดให้มีกิจกรรมการให้คำมั่นบน Integrity Wall พร้อมด้วยกิจกรรมกลุ่มในรูปแบบ Game Base เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างกันภายใน กพท. และยกระดับความร่วมมือด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีระหว่างสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ในการผลักดันให้การดำเนินงานของ กพท. เป็นไปด้วยความโปร่งใส และมีธรรมาภิบาล พร้อมพา กพท. ให้เติบโตในระดับสากลได้อย่างยั่งยืนต่อไป

งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2567

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมในองค์กรที่เอื้อต่อการส่งเสริมคุณธรรม/การทำความดี และมุ่งเน้นบทบาทของบุคลากรที่มีคุณธรรมหรือทำความดีจนเป็นแบบอย่างได้เพื่อขับเคลื่อนการส่งเสริมคุณธรรมในหน่วยงาน
2. เพื่อสร้างเสริมความรู้แก่บุคลากรเพื่อพัฒนาศักยภาพผ่านการฝึกอบรมที่มีการสอดแทรกสาระด้านคุณธรรมจริยธรรมของเจ้าหน้าที่ของรัฐในหลักสูตร หรือกิจกรรมเสริมสร้าง/ส่งเสริมคุณธรรมประจำปี

Results

CAAT organizes CG Day annually to foster collaboration among personnel, strengthen internal capabilities, and promote good governance, transparency, and inclusive stakeholder engagement. The event featured a presentation on corporate governance and sustainable development under the ESG principles (Environment, Social, Governance) by Dr. Tanavich Chindapradist, alongside a discussion on integrity and transparency led by guest speaker Mr. Sarun Kungbunpot, Senior Vice President of Human Resources, Head of Talent Management and Organizational Culture at Bank of Ayudhya Plc.

Participants also reaffirm their commitment by engaging with the Integrity Wall and participating in interactive, game-based activities designed to understand and application of corporate governance practices. The event reinforced cooperation across divisions, strengthened ethical conduct within CAAT, and supported its mission to achieve sustainable growth aligned with international standards.

Implementation of Corporate Governance Assessment for The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) in 2024

Objectives

1. To foster a corporate environment that promotes integrity and righteousness, while recognizing personnel who exemplify these values as role models to influence organizational governance.
2. To enhance personnel capabilities through annual training programs and curricula that include topics on ethics and morality for government officials.



รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ประกาศใช้แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) เพื่อให้ทุกภาคส่วนร่วมขับเคลื่อนการส่งเสริมคุณธรรมให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน นอกจากนี้ ในแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ยังได้กำหนดคุณธรรมที่พึงประสงค์สำหรับสังคมไทย 5 ประการ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู” เพื่อนำสู่การเป็นคนดี มีคุณธรรม และเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ น้อมนำหลักธรรมทางศาสนา หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และรักษาสืบสานวิถีวิวัฒนาการไทยที่ดั่งงาม ซึ่งเป็นหลักคิดในการดำรงชีวิตและการพัฒนาคุณธรรมให้ปรากฏชัดเป็นรูปธรรมในสังคม โดยคณะกรรมการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ได้ปรับปรุงเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรม ที่เป็นมาตรฐานกลาง และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) ซึ่งมีกระบวนการพัฒนาคุณธรรม แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับส่งเสริมคุณธรรม ระดับพัฒนาคุณธรรม และระดับคุณธรรมต้นแบบ เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายหลักของแผนคือ “คนไทยมีพฤติกรรมที่สะท้อนการมีคุณธรรมเพิ่มมากขึ้น มุ่งสู่สังคมคุณธรรมที่คนไทยอยู่ร่วมกันด้วยความสมานฉันท์ ภายใต้หลักธรรมทางศาสนา หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง วิถีวิวัฒนาการไทยที่ดั่งงาม และประเทศไทยปลอดทุจริตและประพฤติมิชอบ”

แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2567-2571) ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน เป้าประสงค์ 4.3 Workplace of Choice สร้างวัฒนธรรมองค์กรคุณธรรมและต่อต้านการทุจริตได้กำหนดให้ปี พ.ศ. 2567-2571 มีผลประเมินองค์กรคุณธรรมอยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” อย่างต่อเนื่อง

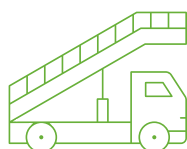
Summary

According to the Cabinet’s operational plan under the National Moral Promotion Plan, 2nd Phase (2023-2027), all sectors are parts of the plan to drive integrity based on 20-year National Strategy Plan to ensure national stability, wealth, and sustainability.

The operation plan identifies 5 moral principles for Thai society, which are “Sufficiency, Discipline, Integrity, Volunteerism, and Gratitude. Goals of this plan are to promote morality and integrity for employees to become good people to practically apply religious and self-sufficiency principles to pursue their lives, develop morality in societies, and conserve Thai traditions and cultures. The National Moral Promotion Committee has revised the qualifications of model organization as standard that aligns with National Moral Promotion Plan, 2nd phase (2023-2027). The plan includes moral development procedures in 3 levels which are Moral Promotion, Moral Development, and Model Organization, streamlining into key objective “To promote behaviors of Thai people that demonstrate higher level of morality, foster social harmony, follow religious and self-sufficiency principles, promote Thai traditions and cultures, and prevent corruption and misconduct”.

Aligned with this, CAAT’s 5-Year Strategic Plan (2024–2028) emphasizes “people development” as a key strategy to drive operations and innovation across all areas, aiming to become a high-performing and sustainable organization.

Under Goal 4.3 – Workplace of Choice, CAAT commits to building an organizational culture of integrity and anti-corruption, with the objective of continuously attaining “Model Organization for Integrity” status in annual evaluations from 2024 through 2028.



ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เดือนมกราคม-กันยายน พ.ศ. 2567

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการโดยไม่ใช้งบประมาณในการขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรม ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2567 โดยให้หน่วยงานภายในจำนวน 22 สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ดำเนินการประเมินตนเอง ตามเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรมของกรมศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม จำนวน 9 ตัวชี้วัด ผ่านการส่งเสริมบุคลากร กพท. ในการปฏิบัติตามเป้าหมายคุณธรรม 5 ประการ พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู และจัดส่งข้อมูลการประเมินครบทั้ง 9 ตัวชี้วัดไปยังกระทรวงคมนาคม ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยผลประเมินองค์กรคุณธรรมของ สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ จำนวน 21 สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ได้รับผลประเมินในระดับองค์กรคุณธรรมต้นแบบ (ระดับที่ 3: ระดับสูงสุด) และจำนวน 1 ฝ่าย (ฝ่ายบัญชีและการเงิน) มีผลประเมินในระดับ องค์กรส่งเสริมคุณธรรม (ระดับที่ 1)

โดยผลสำเร็จในภาพรวมของ กพท. ประจำปี 2567 มีผลการประเมินองค์กรคุณธรรมอยู่ในระดับ "องค์กรคุณธรรมต้นแบบ" (ระดับสูงสุด) ซึ่งบรรลุผลตามเป้าหมายแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี

Timeframe

January-September 2024

Results

CAAT successfully implemented the Model Organization Assessment in 2024 without requiring additional budget. Internal departments, comprising 22 divisions, sections, and centers, conducted self-assessments based on nine indicators outlined in the moral organization assessment criteria set by the Department of Religious Affairs, Ministry of Culture. Personnel were evaluated against five core moral principles: Sufficiency, Discipline, Integrity, Volunteerism, and Gratitude. Assessment results based on 9 indicators will be sent to the Ministry of Transport within specific timeframe. 21 departments/offices/centers achieved level of model organization (Level 3: Highest) and 1 section (Finance and Accounting) achieves level of Moral Promotion (Level 1)

For overall achievement of CAAT in 2024, organization reaches "Model Organization" (Highest), which achieves goal of CAAT's 5-year strategic plan.



องค์กรคุณธรรมต้นแบบ ประจำปี 2567
Congratulations!

- สำนักตรวจสอบภายใน (IAO)
- สำนักกรรมการและผู้อำนวยการ (SCO)
- สำนักกฎหมาย (LEG)
- สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)
- ฝ่ายตรวจสอบเวชศาสตร์การบิน (AMD)
- ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก (SFD)
- ฝ่ายกำกับดูแลเศรษฐกิจ (ERD)
- ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)
- ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ (AND)
- ศูนย์บริการทางการบิน (ASC)

ผู้ที่ได้รับรางวัล CAAT-D 2024

- ฝ่ายสภกรรมการเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR)
- ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS)
- ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานยังมีนักบิน (UAS)
- ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS)
- ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)
- ฝ่ายมาตรฐานสนามบินคิกอนูมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL)
- ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (CSD)
- ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD)
- ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD)
- ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM)
- สำนักบริหารโครงการ (PMO)



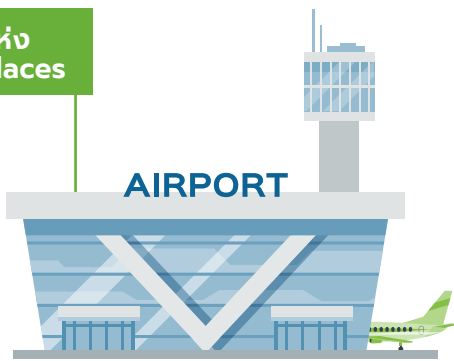
ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน Aviation Industry Information



ขนาดกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2567 Thailand's Aviation Industry in 2024

สนามบินสาธารณะ: (ข้อมูลสะสม)
Public Airports (Collected data)

39 แห่ง
Places



ผู้ให้บริการเดินอากาศของไทย: (ข้อมูลสะสม)
Thai air navigation service providers
(Collected data)

6 ราย
Providers



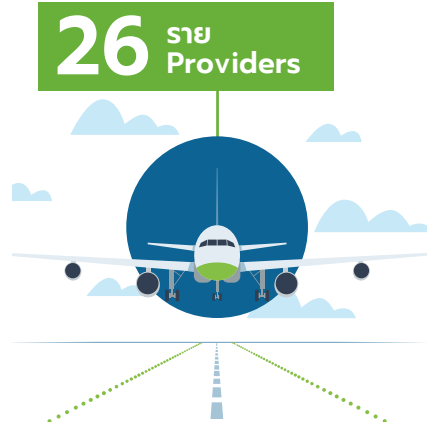
ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน: (ข้อมูลสะสม)
Civil aviation operators (Collected data)

41 ราย
Providers



ผู้ดำเนินการเดินอากาศ: (ข้อมูลสะสม)
Air operating license (AOL) holders
(Collected data)

26 ราย
Providers



อากาศยานจดทะเบียน: (ข้อมูลสะสม)
Registered aircraft (Collected data)

508 ลำ
Aircraft



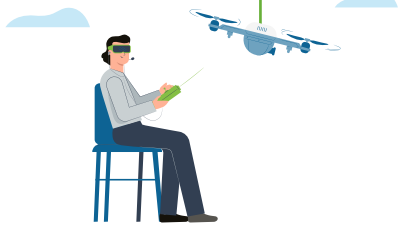
อากาศยานเบาพิเศษ: (ข้อมูลสะสม)
Ultralight aircraft (Collected data)

74 ลำ
Aircraft



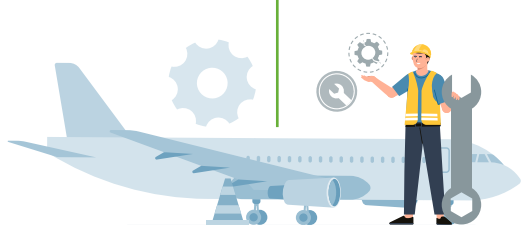
อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
Unmanned aerial vehicles

27,822 ลำ Aircraft



หน่วยซ่อมบำรุง (ข้อมูลสะสม)
Repair stations (Collected data)

232 ราย Providers



ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (ข้อมูลสะสม)
Civil aeromedical centers (Collected data)

3 แห่ง Places



สถานที่ตรวจเวชศาสตร์
การบินพลเรือน (ข้อมูลสะสม)
Aeromedical offices
(Collected data)

6 แห่ง Places



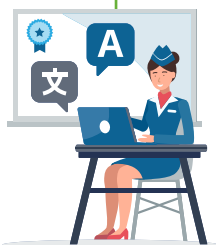
สถาบันฝึกอบรม (ข้อมูลสะสม)
Training organizations
(Collected data)

32 แห่ง Places



ศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่
(ข้อมูลสะสม)
Language proficiency
testing centers
(Collected data)

5 แห่ง Places



ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน
Personnel licence

472 ราย Providers



ใบรับรองพนักงานตรวจค้น (ข้อมูลสะสม)
Certified Screener (Collected data)

13,089 ราย Providers



ใบรับรองครูผู้สอนด้านความปลอดภัย (ข้อมูลสะสม)
Certified AVSEC Instructor (Collected data)

227 ราย Providers

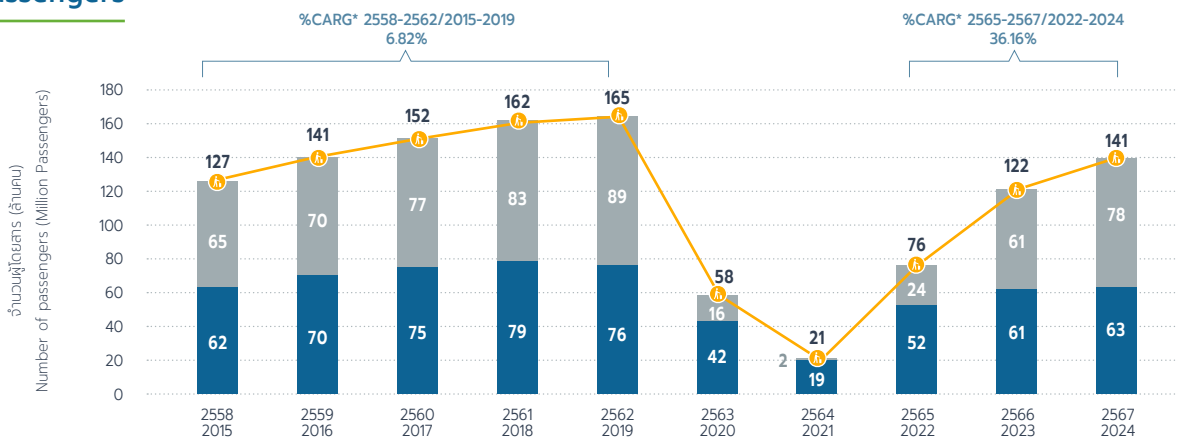


รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ประจำปี 2567

Report on Thailand's Aviation Industry Status 2024

การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย Thailand's Air Transportation

ด้านจำนวนผู้โดยสาร Passengers



* Compound Annual Growth Rate: CARG

%recovered	2566 vs 2562 2023 vs 2019	2567 vs 2562 2024 vs 2019
Domestic	80.46%	82.42%
International	68.38%	87.48%
Total	73.96%	85.14%

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะละ ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสาร 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558-2567 พบว่าภาพรวมประเทศไทยมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยก่อนช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2558-2562 อยู่ที่ร้อยละ 6.82 ต่อปี และมีจำนวนผู้โดยสารรวมสูงสุดในปี 2562 ก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ขึ้นในปี 2563 โดยการแพร่ระบาดดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยอย่างมาก ก่อนที่สถานการณ์การแพร่ระบาดจะเริ่มคลี่คลายลงในปี 2565 และฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยในช่วงที่สถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายปี 2565-2567 พบว่าอยู่ที่ร้อยละ 36.16 โดยในปี 2567 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 140.55 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 15.12 แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 62.85 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 2.44 และจำนวน

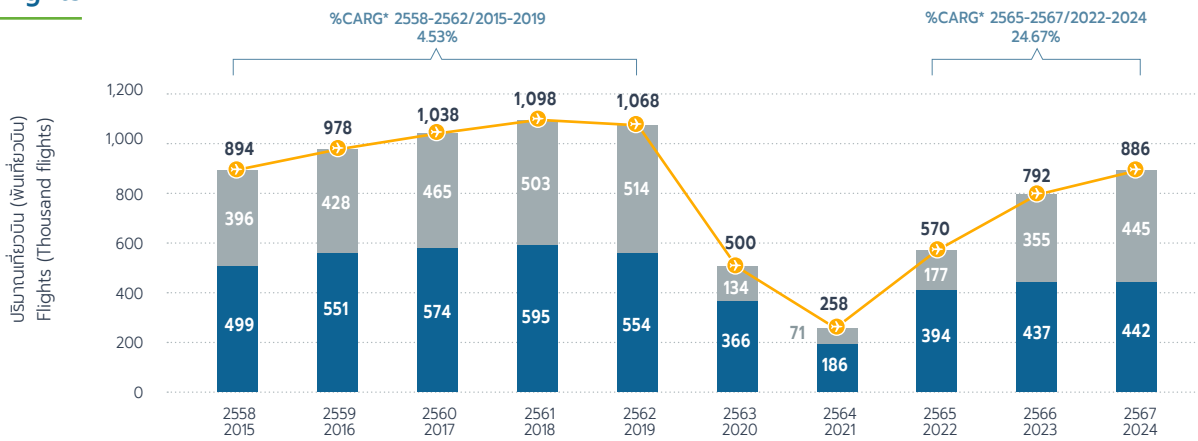
Overall passenger statistics during last 10 years (2015-2024) in Thailand shown that average growth of passengers pre COVID-19 pandemic during 2015-2019 is 6.82 percent per year. Overall passengers reached the highest in 2019, prior to COVID-19 pandemic 2020, which severely affected Thailand's aviation industry. The situation was alleviated in 2022 and recovers recently.

Growth of average passengers during pandemic recovery (2023-2024) is 36.16 percent. There were 140.55 million passengers in 2024, or 15.12 percent increase versus previous year. Among this number included 62.85 million domestic passengers, or 2.44 percent increase versus previous year, and 77.70 million international passengers, or 27.93 percent increase versus

ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 77.70 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 27.93 เป็นผลจากการดำเนินนโยบายทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยว และเป็นผลสืบเนื่องจากมาตรการยกเว้น การตรวจลงตราในหลายประเทศ โดยเฉพาะการยกเว้นการตรวจ ลงตราระหว่างกันของประเทศไทยและประเทศจีน ส่งผลให้ในปี 2567 ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทยกลับมาฟื้นตัวอยู่ที่ ร้อยละ 85.14 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยปัจจัยหลักที่ทำให้จำนวน ผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศยังไม่สามารถ ฟื้นตัวได้เต็มที่ มาจากข้อจำกัดที่สำคัญ อย่างปัญหาการขาดแคลน อากาศยานทั่วโลก ที่ส่งผลต่อความสามารถของสายการบินในการ รองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

previous year. This strong recovery was driven by economic policies aimed at boosting tourism and supported by visa exemption measures implemented for several countries-most notably, the mutual visa exemption agreement between Thailand and China. As a result, Thailand’s total passenger volume in 2024 recovered to 85.14 percent of the 2019 level. Nonetheless, a key limiting factor preventing full recovery in both domestic and international markets is the global shortage of aircraft, which continues to constrain airlines’ capacity to meet the rising demand for air travel.

ด้านจำนวนเที่ยวบิน Flights



* Compound Annual Growth Rate: CARG

%recovered	2566 vs 2562 2023 vs 2019	2567 vs 2562 2024 vs 2019
Domestic	78.98%	79.75%
International	69.01%	86.52%
Total	74.18%	83.01%

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะตะเภา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558-2567 พบว่า ภาพรวมสอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวม จำนวนผู้โดยสารของประเทศไทย โดยในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของ เชื้อไวรัสโควิด-19 (ปี 2558-2562) มีอัตราการเติบโตของ เที่ยวบินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.53 ขณะที่หลังจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายและการขนส่งทางอากาศเริ่มฟื้นตัว ในช่วงปี 2565-2567 ส่งผลให้มีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินเฉลี่ย อยู่ที่ร้อยละ 24.67 ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสถิติปริมาณเที่ยวบินในปี 2567 พบว่ามีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 886,431 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจาก ปีที่ผ่านมา ร้อยละ 11.90 โดยแบ่งเป็นปริมาณเที่ยวบินภายใน ประเทศ 441,736 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.98 จากปี ที่ผ่านมา ขณะที่ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ 444,695 เที่ยวบิน

Overall flight statistics during last 10 years (2015-2024) in Thailand show that total volume aligned with overall passengers in Thailand. During the pre-COVID-19 period (2015-2019), the average annual growth rate of flight volume was 4.53 percent. After the pandemic situation began to ease and air transport started to recover between 2022 and 2024, the average annual growth rate of flights increased to 24.67 percent. In 2024, the total number of flights recorded was 886,431, representing an 11.90 percent increase compared to the previous year.



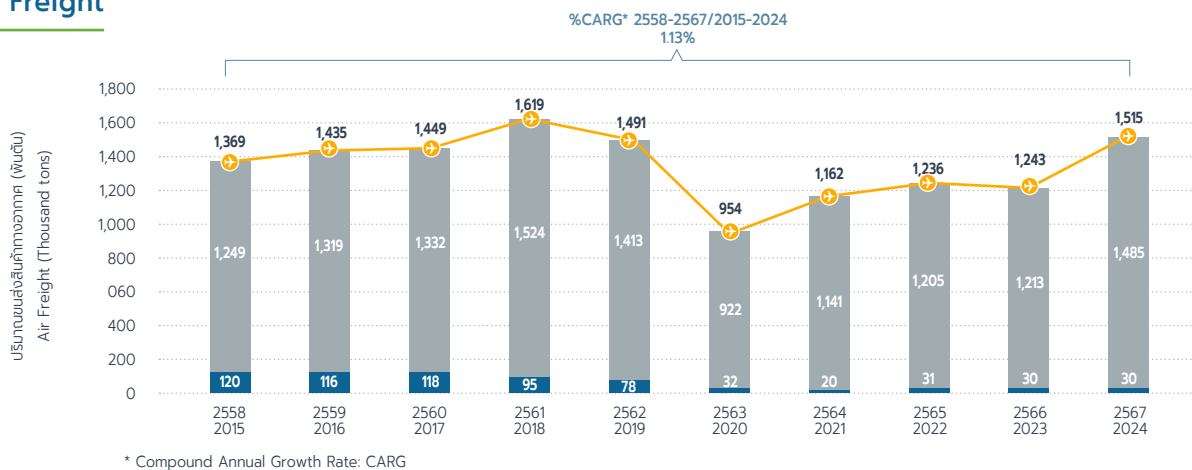
เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 25.38 เป็นผลต่อเนื่องมาจากการที่หลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยได้ดำเนินมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งในเรื่องการยกเว้นมาตรการตรวจลงตราเพื่อกระตุ้นความต้องการการเดินทาง การขยายเส้นทางการบิน การเพิ่มจุดหมายปลายทางใหม่ และการเพิ่มความถี่ในการทำการบิน ส่งผลให้ในปี 2567 ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 83.01 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในปี 2562 ขณะที่ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศฟื้นตัวร้อยละ 79.75 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 86.52

Among this number were 441,736 domestic flights, only 0.98 percent increase versus previous year, and 444,695 international flights, or 25.38 percent increase versus previous year.

This growth is a result of tourism promotion measures implemented by several countries around the world, including Thailand. These measures include visa exemption policies, efforts to stimulate travel demand, route expansion, introduction of new destinations, and increased flight frequencies.

As a result, Thailand's overall flight volume in 2024 recovered to 83.01 percent of the pre-pandemic level in 2019. Domestic flight volume recovered to 79.75 percent, while international flight volume recovered to 86.52 percent.

ด้านปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ Air Freight



%recovered	2566 vs 2562 2023 vs 2019	2567 vs 2562 2024 vs 2019
Domestic	39.14%	39.19%
International	85.82%	105.07%
Total	83.38%	101.63%

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558-2567 แสดงให้เห็นว่า แม้ประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในช่วงปี 2563 แต่ผลกระทบต่อทางอากาศเกิดขึ้นเพียงในระยะเริ่มต้นของการแพร่ระบาด เนื่องจากข้อจำกัดในการให้บริการและการทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงการแพร่ระบาดน้อยกว่าข้อจำกัดในการขนส่งผู้โดยสาร ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยสามารถฟื้นตัวได้อย่างชัดเจนตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นมา ทำให้อัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2558-2567 อยู่ที่ร้อยละ 1.13 ต่อปี โดยในปี 2567 ประเทศไทย

Overall air freight statistics during last 10 years (2015-2024) shown that COVID-19 pandemic in 2020 affected air freight during early stage because limitations of air transport service for air freight is less impactful than passenger service. Therefore, Thailand's air freight has significantly recovered since 2021 and drove average growth of air freight to 1.13 percent per year during 2015-2024. In 2024, overall air freight volume of Thailand reached 1,515,243.63 tons, or 21.89 percent increase from previous year, marking

มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมสูงถึง 1,515,243.63 ตัน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.89 ซึ่งถือเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงที่สุดในรอบ 6 ปีนับตั้งแต่ปี 2562 และเมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่ามีปริมาณ 30,497.82 ตัน ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า ขณะที่การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีปริมาณ 1,484,745.81 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 22.44 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในภาพรวมเทียบกับปี 2562 พบว่าการฟื้นตัวร้อยละ 101.63 แสดงให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศกลับมามีอัตราการเติบโตสูงกว่าช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ในปี 2567 ประเทศไทยยังมีสายการบินใหม่ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มเติม ได้แก่ สายการบินพัทยา แอร์เวย์ ที่เข้ามาเสริมศักยภาพและเพิ่มทางเลือกในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ ซึ่งช่วยกระตุ้นความสามารถในการแข่งขันและสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างมีนัยสำคัญ

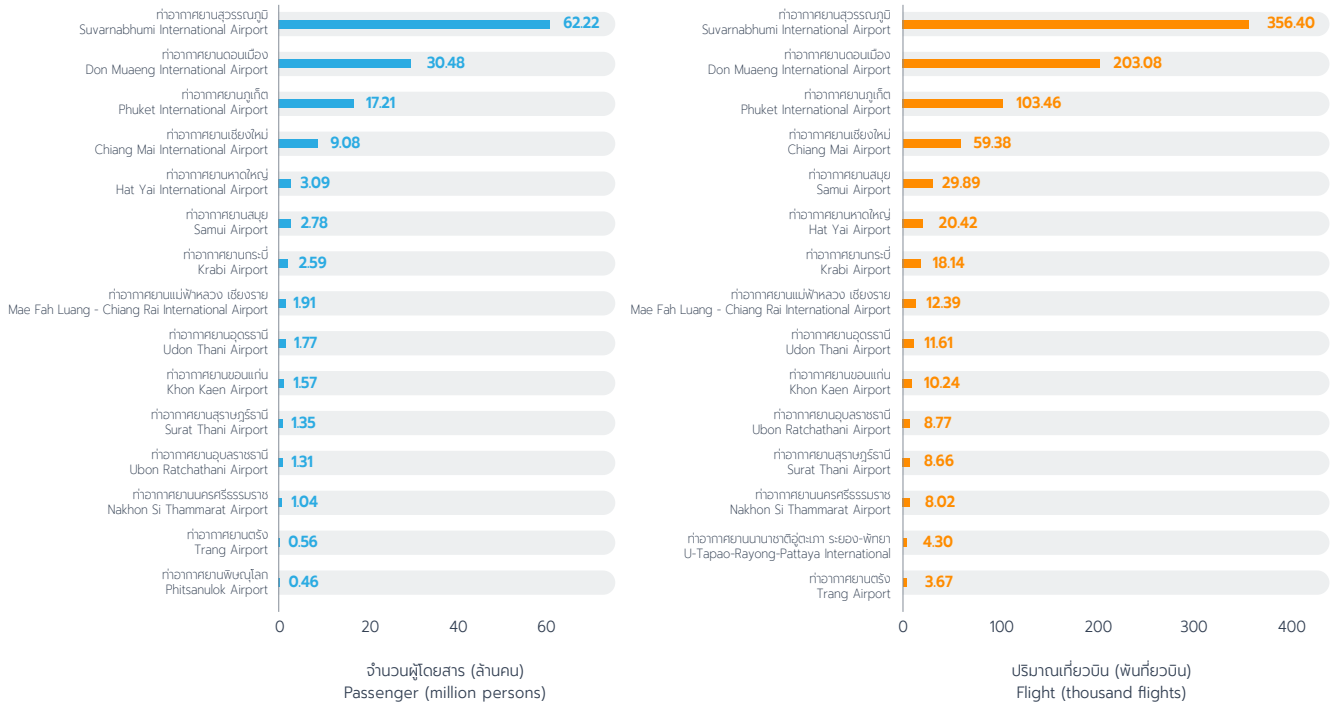
the highest air freight volume during last 6 years since 2019. Domestic air freight is 30,497.82 tons, roughly the same as the previous year, while international air freight is 1,484,745.81 tons, or 22.44 percent increase from previous year. When comparing the overall air freight volume in 2024 to the pre-pandemic level in 2019, the recovery rate stands at 101.63 percent, indicating that air freight in Thailand has not only recovered but surpassed pre-COVID-19 levels.

Additionally, in 2024, Thailand welcomed a new cargo airline, Pattaya Airways, which has enhanced the country's air freight capabilities and expanded transportation options. This development is expected to significantly strengthen Thailand's competitiveness and support the continued growth of the aviation industry.





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



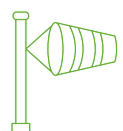
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 15 อันดับแรก พบว่าในปี 2567 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินโดยรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 66.22 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 20.35 และมีปริมาณเที่ยวบิน 356,397 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 16.58 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 45.28 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2567 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 41.52 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2567 ทั้งนี้ จากข้อมูลสถิติพบว่า ภาพรวมแต่ละท่าอากาศยานมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า เนื่องจากปัจจัยส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากนโยบายกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวของรัฐบาล รวมถึงการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมของสายการบินต่าง ๆ ซึ่งช่วยให้สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

Analysis of Thailand's top 15 airports in terms of passenger and flight volumes in 2024 revealed that Suvarnabhumi Airport had the highest number of passengers and flights, with a total of 66.22 million passengers, or 20.35 percent increase from previous year, and a total 356,397 flights, or 16.58 percent increase from previous year. It was followed by Don Mueang Airport, Phuket Airport, and Chiang Mai Airport, respectively. In 2024, Suvarnabhumi Airport served 45.28 percent of Thailand's total air passengers and 41.52 percent of total flight volume.

According to the statistics, each airport had higher passenger number and flight volume than those of previous year according to government's tourism promotion policies and enhanced capacity of airlines in securing more aircrafts and flights to accommodate more passengers, thus stimulating tourism growth as a whole.

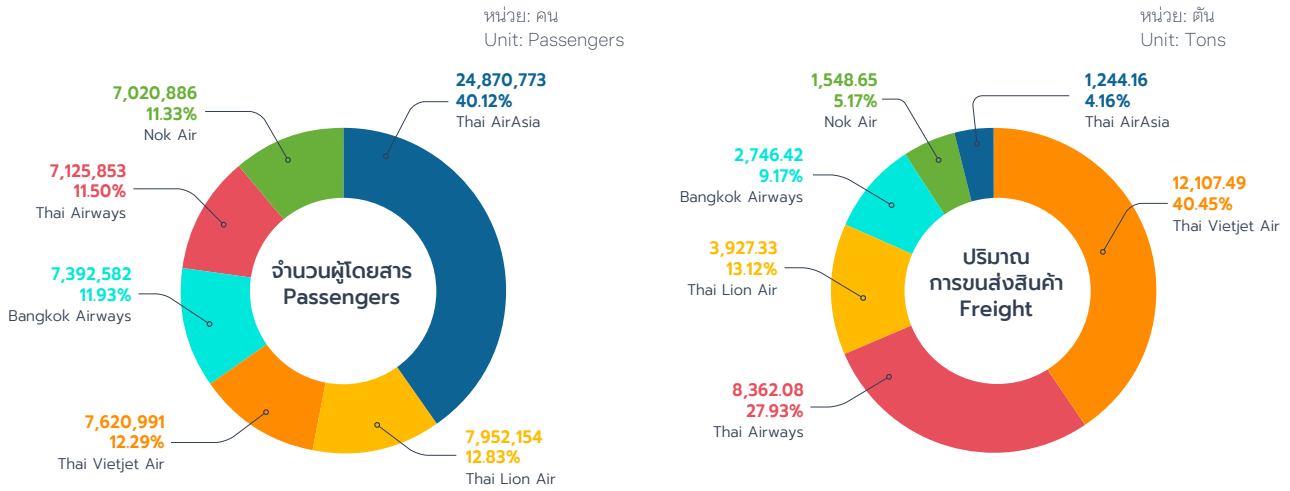


ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ

Airline market share by passenger and freight flights

เส้นทางบินภายในประเทศ

Domestic flights



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.
 Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ในปี 2567 สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งสิ้น 24.87 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.12 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทย ไล้อันแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.95 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.83 ซึ่งใกล้เคียงกับสายการบินไทย เวียดเจ็ท แอร์ ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.62 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.29 ขณะที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สายการบินไทย และสายการบินนกแอร์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดใกล้เคียงกันที่ประมาณร้อยละ 11

สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดพบว่าสายการบินไทย เวียดเจ็ท แอร์ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดเช่นเดียวกับปีก่อนหน้า โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ที่ 12,107.49 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.45 แม้ว่าสายการบินจะอยู่ในลำดับที่สามของส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารแต่กลับมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าสูง สะท้อนถึงแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ระวางใต้ท้องอากาศยานที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ การจัดสรรเส้นทางบินให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของตลาดของสายการบินไทย เวียดเจ็ท แอร์ รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 8,362.08 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 27.93 และ

In 2024, the airline with the highest market share of regular domestic-flight passengers was Thai AirAsia, which carried 24.87 million domestic passengers, accounting for 40.12 percent of Thailand's total number of domestic-flight passengers. Thai Lion Air came second, carrying 7.95 million passengers which accounted for 12.83 percent, which was close to Thai Vietjet Air with 7.62 million passengers which accounted for 12.29 percent. Bangkok Airways, Thai Airways, and Nok Air had similar contribution with 11 percent of market share.

The airline with the highest market share of regular domestic air freight was Thai Vietjet Air, same as previous year, which carried 12,107.49 tons of air freight, accounting for 40.45 percent. Despite being the third ranking of passenger flight market share, the airline gained competitive market share, demonstrating cargo compartment management that prioritizes air freight and route planning to align with demands. Thai Airways came second, carrying 8,362.08 tons of air freight which accounted for 27.93 percent. Thai Lion Air followed, carrying 3,927.33 tons of air freight which accounted for 13.12 percent.

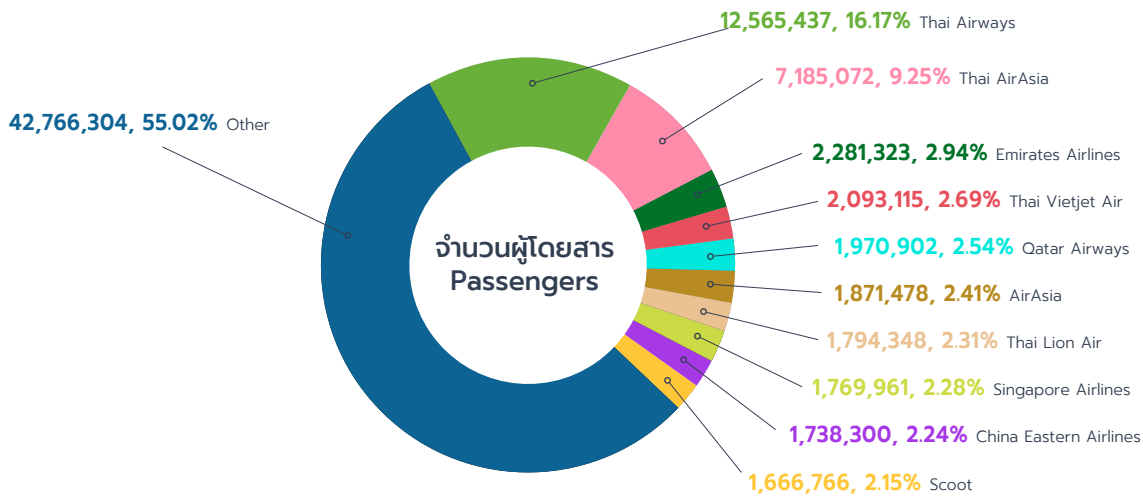


สายการบินไทย ไลอ้อน แอร์ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 3,927.33 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 13.12 ทั้งนี้ ในปี 2567 สายการบินไทยสมายล์ แอร์เวย์ ได้ยุติการให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 โดยได้โอนย้ายการบริหารจัดการและอากาศยานทั้งหมดไปยังสายการบินไทย ส่งผลให้ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดของสายการบินไทยในปี 2567 เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

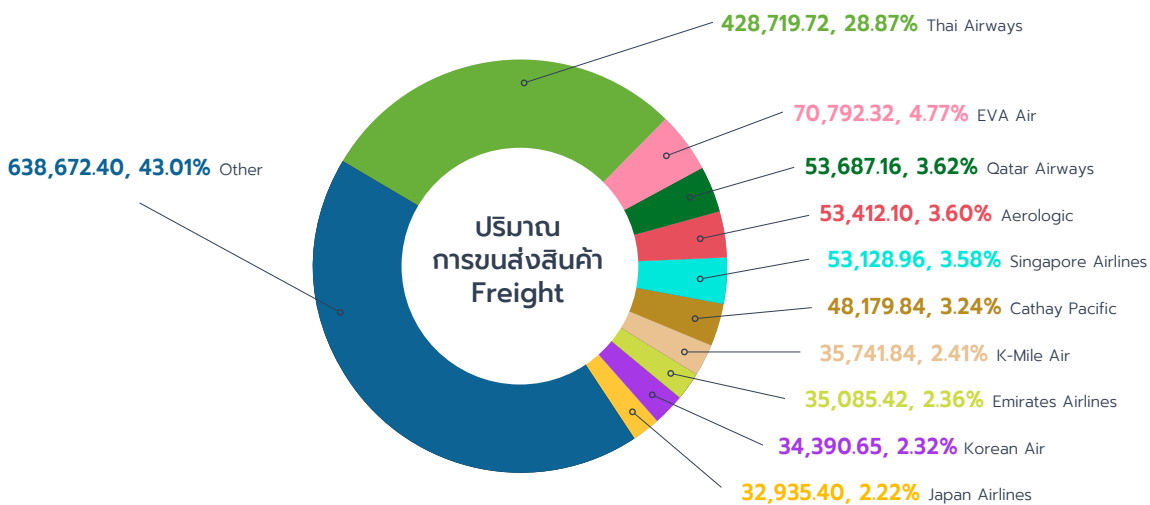
In 2024, Thai Smile Airways terminated service from 1 January 2024 onward, and transferred all aircrafts and business operation to Thai Airways, hence increasing market share of passenger flights and air freight of Thai Airways in 2024 versus previous year.

เส้นทางบินระหว่างประเทศ International Flights

หน่วย: คน
Unit: Passengers



หน่วย: ตัน
Unit: Tons



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะตะเภา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao (Rayong - Pattaya) Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center. Analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ในปี 2567 สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งสิ้น 12.57 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 16.17 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า 7.19 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 9.25 ลำดับถัดมา ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 2.94 และสายการบินไทยเวียดเจ็ท แอร์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 2.69 เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดในภาพรวมนั้น พบว่าสายการบินสัญชาติไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดด้านการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศรวมกันถึงร้อยละ 30.42

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2567 พบว่าการฟื้นตัวกลับขึ้นมาจนมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากกว่าในปี 2562 โดยเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่าสายการบินไทยยังคงครองส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดอยู่ที่ 428,719.72 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 28.87 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 70,792.32 ตัน มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 4.77 และในลำดับสาม คือ สายการบินกาต้าแอร์เวย์ มีปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ที่ 53,687.16 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 3.62 จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่าสายการบินไทยเป็นสายการบินที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

In 2024, Thai Airways had the highest market share in international passenger transport, with 12.57 million passengers or 16.17 percent of all international passengers. Thai AirAsia ranked second with 7.19 million passengers or 9.25 percent. Emirates Airlines and Thai Vietjet followed with market share of 2.94 percent and 2.69 percent respectively. For overall market share, Thailand's airlines accounted for 30.42 percent of international passenger transport.

Air freight volume in 2024 recovered to surpass those of 2019. Regarding international air freight transport, the airline with the greatest market share was Thai Airways, which transported 428,719.72 tons of international air freight, equal to 28.87 percent of market share. It was followed by EVA Air, which carried 70,792.32 tons of international air freight, accounting for 4.77 percent of market share. Qatar Airways came third, carrying 53,687.16 tons of international air freight, which accounted for 3.62 percent. The aforementioned statistics indicated that Thai Airways occupied the most market share both in passengers and air freight.





ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของภาคอุตสาหกรรมการบิน Factors and Situations that Affected the Growth of the Aviation Industry

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกส่วนใหญ่มีการฟื้นตัวกลับเข้าสู่ระดับก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เรียบร้อยแล้ว จากปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยขับเคลื่อนการฟื้นตัวการเติบโต โดยเฉพาะการกลับมาให้บริการเต็มรูปแบบของสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก ด้วยการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน การขยายเส้นทางบิน ไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ และการขยายจำนวนอากาศยาน เพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาคการท่องเที่ยวทั่วโลกฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจในระดับสูง

In general, aviation industry worldwide has recovered to level similar to pre COVID-19, owing to various factors and situations that stimulated growth, including full-scale service of airlines worldwide that increased frequency of flights, extended routes to new destinations, and increased aircrafts to accommodate more travel. These factors promoted swift recovery of global tourism and uplifted economic value.

เป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศผ่านการดำเนินงาน 3 ระยะ Development Goals for Air Transport through a Three-Phase Strategy



ปัจจัยสนับสนุน/เสี่ยง Support/Risk Factors



ปัจจัยสนับสนุน Support Factors

- การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางการบิน
- การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการใหม่
- การเปิดใช้ทางวิ่งที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ความสามารถในการจัดหาอากาศยานเข้าสู่ฝูงบินในระยะสั้น
- นโยบายและมาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศไทย
- มาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของต่างประเทศ เช่น การยกเว้นการตรวจลงตราและการยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา
- Increasing flight frequency and route expansion
- Entry of new airline operators into the market
- Opening of the 3rd runway of Suvarnabhumi Airport
- Airlines' ability to procure aircraft and expand fleets in the short term
- Policies to support Thailand's tourism
- International tourism incentives, such as visa exemptions and waiver of visa application fees



ปัจจัยเสี่ยง Risk Factors

- สถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลกและไทย
- ความผันผวนของตลาดพลังงาน
- เสถียรภาพระบบการเงิน
- สถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์
- Global and Thailand's economic situations
- Fluctuation of energy market
- Instability of the financial system
- Geopolitical tensions and conflicts

กพท. ได้คาดการณ์ว่า การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยจะสูงกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ภายในปี 2568 โดยมีปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมและการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ การขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน นอกจากนี้การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานการณ์เศรษฐกิจโลกและประเทศไทย สถานการณ์การบินโลก สถานการณ์การท่องเที่ยว การเพิ่มการให้บริการของสายการบิน และการคืนสถานะสู่ CAT I จาก FAA เป็นต้น

CAAT has projected that Thailand's aviation industry will fully recover and surpass pre-COVID-19 levels by 2025. Key factors supporting this growth include the overall economic expansion and the recovery of the tourism sector, which has been strongly driven by government policies aimed at stimulating tourism, as well as increased capacity to accommodate flight volumes.

In addition, several other factors also contribute to the growth of Thailand's aviation industry, such as global and domestic economic conditions, international aviation trends, tourism dynamics, the expansion of airline services, and the anticipated reinstatement of Thailand's Category 1 (CAT I) status by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA).





03

ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2567 Missions and Achievements in 2024

ด้านกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน
Civil Aviation
Regulatory Affairs

» โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) หลักสูตร Approved Maintenance Organization (AMO) Certificate Process

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมฝึกอบรมมีความเข้าใจในข้อกำหนดและกระบวนการเกี่ยวกับการออกใบรับรองหน่วยซ่อม (Repair Station Certificate)
2. เพิ่มทักษะและความสามารถในการดำเนินงานเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง การต่ออายุ การระงับ และการเพิกถอนใบรับรองหน่วยซ่อม
3. เสริมสร้างความเข้าใจในกระบวนการอนุมัติและยอมรับคู่มือต่าง ๆ เช่น MOE และ TPM รวมถึง CAAT MOE Supplement และ CAAT Capability List
4. สนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานในด้านการกำกับดูแลหน่วยซ่อมให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับกฎระเบียบ

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดโครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) หลักสูตร “Approved Maintenance Organization (AMO) Certificate Process” ระหว่างวันที่ 28-30 สิงหาคม 2567 ณ โรงแรม เบสท์ เวสเทิร์น จตุจักร เพื่อเสริมสร้างทักษะและความรู้แก่บุคลากรในกระบวนการออกใบรับรองและกำกับดูแลหน่วยซ่อมให้สอดคล้องกับข้อกำหนดสากล โดยครอบคลุมหัวข้อสำคัญ ดังนี้

1. Repair Station Certificate
 - ข้อกำหนดและภาระผูกพันสำหรับการออกใบรับรอง
 - ขั้นตอนการรับรองเบื้องต้นและการต่ออายุใบรับรอง (5 ขั้นตอน)
 - อายุการใช้งานและข้อกำหนดในการคงสถานะของใบรับรอง
2. Change of a Repair Station Certificate
 - ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงใบรับรอง รวมถึงการปรับปรุงหรือแก้ไขข้อกำหนด

» Workshop-Approved Maintenance Organization (AMO) Certificate Process

Objective

1. To promote participants' understanding of the requirements and procedures involved in the issuance of a repair station certificate.
2. To enhance operational skills and capabilities in changing, renewing, suspending, and revoking repair station certificate.
3. To ensure understanding in approval process and usage of manuals such as MOE, TPM, CAAT MOE Supplement, and CAAT Capability List.
4. To support the operation of department that regulate repair station to ensure efficiency and compliance with regulations.

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has arranged workshop - "Approved Maintenance Organization (AMO) Certificate Process" during 28-30 August 2024, at Best Western Chatuchak Hotel. The Objective of this workshop was to enhance operational skills and capabilities of personnel in issuing certificate and regulating repair station in compliance with regulations, covering key aspects as follows;

1. Repair Station Certificate
 - Requirements and obligations of certificate issuance
 - Initial certifying process and renewal (5 processes)
 - Certificate duration and maintenance requirements
2. Change of a Repair Station Certificate
 - Process to change certificate, including updating or revising requirements





3. Suspension or Revocation

- การระงับหรือเพิกถอนใบรับรองจากการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด

นอกจากนี้ โครงการยังเน้นการพัฒนาทักษะการปฏิบัติงานจริงผ่านการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ โดยใช้กรณีศึกษาและสถานการณ์จริง เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสามารถนำความรู้ไปใช้ในการดำเนินงานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

28-30 สิงหาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

1. ผู้เข้าร่วมโครงการได้รับความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการออกใบรับรองหน่วยซ่อม (Repair Station Certificate) อย่างครบถ้วน เช่น การรับรองเบื้องต้น การต่ออายุ และการเปลี่ยนแปลงใบรับรอง
2. ผู้เข้าร่วมสามารถนำความรู้จากการฝึกอบรมไปประยุกต์ใช้ในสถานการณ์จริง โดยเฉพาะในด้านการตรวจสอบและอนุมัติหน่วยซ่อม รวมถึงการจัดการกรณีที่ต้องมีการระงับหรือเพิกถอนใบรับรอง
3. โครงการช่วยเพิ่มความโปร่งใสในกระบวนการกำกับดูแลหน่วยซ่อม โดยการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบ
4. สร้างความมั่นใจในความน่าเชื่อถือของประเทศไทยในการกำกับดูแลด้านการบิน

3. Suspension or Revocation

- Suspension or revocation of certificate that doesn't comply with requirements

In addition, the event focuses on developing practical skills through workshop which applies real case studies to equip participants with hands-on knowledge and efficiency.

Timeframe

28-30 August 2024

Results

1. Participants gain complete knowledge about requirements and processes to issue repair station certificate such as initial certifying process, renewal, and changing process.
2. Participants can apply knowledge from workshop in practical duties, especially in inspecting and approving repair station, suspending or revoking certificate.
3. Workshop helps promoted transparency in regulating repair station by focusing on compliance with requirements and regulations.
4. The initiative has contributed to enhancing Thailand's credibility in the field of aviation safety regulation

» โครงการบริหารจัดการสรรเจ้าหน้าที่ตรวจสอบอากาศยานเพื่อเสริมศักยภาพอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อจัดสรรและบริหารจำนวนเจ้าหน้าที่ตรวจสอบอากาศยานให้เพียงพอต่อความต้องการ
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบและรับรองความปลอดภัยของอากาศยานที่นำเข้ามา
3. เพื่อสนับสนุนการเติบโตและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินไทยในตลาดโลก
4. เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการด้านการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการและความปลอดภัยของอากาศยานในประเทศไทย

รายละเอียดโดยสรุป

เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย การนำเข้าและใช้งานอากาศยานจำเป็นต้องมีการตรวจสอบที่ได้มาตรฐานและรวดเร็วเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจการบิน

ดังนั้น การบริหารจัดการสรรเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอและเหมาะสมต่อความต้องการจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยคำนึงถึงทั้งจำนวนที่เพียงพอต่อปริมาณงาน เพื่อรับมือกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความเชื่อมั่นในระบบการตรวจสอบอากาศยานของประเทศ ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน ได้ดำเนินการตามขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

1. ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน มีการวิเคราะห์ปริมาณงานและความต้องการเจ้าหน้าที่ในปี 2567 โดยใช้ข้อมูลสถิติการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา ร่วมกับการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ เช่น ปริมาณคำขอที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น และจำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่แม่นยำและครอบคลุม
2. ปรับปรุงแนวทางปฏิบัติและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ให้มีความชัดเจนมากขึ้น เช่น การจัดทำคู่มือปฏิบัติงานที่ครอบคลุมทุกขั้นตอนการตรวจสอบและการนำระบบซอฟต์แวร์ช่วยวิเคราะห์ข้อมูลการตรวจสอบมาใช้ เพื่อเพิ่มความแม่นยำและลดความผิดพลาด
3. พัฒนาเครื่องมือหรือนวัตกรรมที่ใช้ในการดำเนินการดังนี้
 - ฝ้าระวังหรือติดตามคำขอจดทะเบียนอากาศยานและใบสำคัญสมควรเดินอากาศ โดยใช้ระบบดิจิทัลที่สามารถตรวจสอบคำขอแบบเรียลไทม์ เพื่อให้เจ้าหน้าที่เริ่มกระบวนการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
 - จัดสรรและบริหารกำลังคน โดยคำนึงถึงจำนวนภาระงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคนแบบเรียลไทม์ เพื่อให้สามารถมอบหมายงานให้เจ้าหน้าที่ที่มีความพร้อมในการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

» Personnel allocation for aircraft inspection to enhance aviation sector

Objectives

1. To allocate and manage aircraft inspectors to fulfill organization's needs.
2. To enhance efficiency in inspecting and assuring safety of imported aircraft
3. To facilitate growth and competitiveness of Thailand's aviation sector in the global market.
4. To enhance confidence of aircraft operators and related organizations.
5. To elevate standards of management and safety of aircraft in Thailand.

Summary

The aviation sector plays a vital role in driving Thailand's economic development. The importation and operation of aircraft necessitate standardized and timely inspections to ensure compliance with safety requirements and to support the growth of the aviation industry.

Therefore, it is crucial to allocate sufficient and properly trained personnel to manage the increasing workload effectively, thereby maintaining credibility and upholding industry standards.

To inspect aircraft, Airworthiness and Aircraft Engineering Department proceeds based on scope of work as follows;

1. Airworthiness and Aircraft Engineering Department analyzes workload and headcount in 2024 by considering operation statistics of previous year and other factors, such as increasing number of requests and existing personnel to ensure precise and complete results.
2. Improve clarity of inspection protocol and equipment such as preparing operating manuals that cover all inspection procedures and using analysis software to increase accuracy and minimize error.
3. Develop tools or innovations to implement the following tasks;
 - Monitor or follow up request for registration of aircraft and airworthiness certificate by using digital system to review request in real time so that personnel can implement procedures quickly and efficiently.





- ติดตามและแสดงความคืบหน้าของการดำเนินการของเจ้าหน้าที่แต่ละราย เพื่อวางแผนการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว
- แจ้งเตือนการดำเนินการที่อาจล่าช้าซึ่งอาจมีปัญหามาเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ปี 2566 ถึง 2567

ผลการปฏิบัติงาน

สามารถจัดสรรเจ้าหน้าที่ที่มีในการรับคำขอและพร้อมตรวจสอบอากาศยานได้อย่างเพียงพอในปี 2567

โดยมีปริมาณอากาศยานเพิ่มขึ้นจากปี 2566 มากกว่าร้อยละ 50

» โครงการการจัดทำ Mutual Recognition Arrangement on Part 145 Organisations (MRA-145)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างความร่วมมือและยกระดับมาตรฐานการรับรองหน่วยซ่อมในภูมิภาคอาเซียนให้มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดสากล
2. สนับสนุนการบรรลุข้อตกลงร่วม (Mutual Recognition Arrangement) ภายใต้ Part 145 เพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นในการรับรองหน่วยซ่อมระหว่างประเทศ
3. เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศในอาเซียน

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินงาน MRA-145 ภายใต้การสนับสนุนของโครงการ ARISE+ Aviation Project และความร่วมมือจากสมาชิกอาเซียน โดยเน้นการพัฒนามาตรฐานและกระบวนการยอมรับร่วมกันใน 3 ตัวเลือกลงนโยบาย (Policy Options)

1. Option 1: ความสอดคล้องด้านกฎระเบียบ (Regulatory Convergence)
2. Option 2: การยอมรับใบรับรองจากต่างประเทศ (Credit Recognition of Foreign Approvals)
3. Option 3: การรับรองร่วมในอาเซียน (Single ASEAN Approval)

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 เมษายน 2567-31 มีนาคม 2568

- Allocate and manage headcount by considering workload in real time in order to assign tasks to personnel in charge quickly.
- Monitor and update progress of each personnel to formulate plan.
- Notify process that is likely to delay so that issue will be resolved quickly and precisely.

Timeframe

From 2023 to 2024

Results

The organization was able to allocate personnels to fulfill requests and prepare to inspect aircrafts in 2024.

In 2023, number of aircraft increased by 50 percent compared to the previous year

» Mutual Recognition Arrangement on Part 145 Organizations (MRA-145)

Objectives

1. To create collaboration and elevate certification standards for repair stations in ASEAN that align with international requirements.
2. To promote mutual recognition of Part 145 approvals, thereby enhancing confidence in certifying regional repair station.
3. To promote collaboration among civil aviation regulating organizations in ASEAN.

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) hosted Mutual Recognition Arrangement on Part 145 Organizations (MRA-145) with support from ARISE+ Aviation Project and ASEAN members. The project focuses on standards and alignment of 3 policy options.

1. Option 1 : Regulatory Convergence
2. Option 2 : Credit Recognition of Foreign Approvals
3. Option 3 : Single ASEAN Approval

Timeframe

1 April 2024 - 31 March 2025





ผลการปฏิบัติงาน

1. สามารถจัดทำผลการประเมินผลกระทบเบื้องต้นและพัฒนาแนวทางสำหรับการยอมรับร่วมระหว่างประเทศอาเซียน
2. ความก้าวหน้าของการประชุม MRA-145 Meeting ในปี 2567 โดยมีส่วนร่วมจากหน่วยงานในระดับภูมิภาคและ EASA Experts ซึ่งจะสรุปความก้าวหน้ากันอีกครั้งในวันที่ 24-28 มีนาคม 2568
3. เสริมสร้างความเข้าใจและความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการพัฒนากฎระเบียบและมาตรฐาน

» โครงการตรวจสอบอากาศยาน ณ ลานจอดอากาศยาน ในช่วงวันหยุดยาว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มั่นใจได้ว่าอากาศยานได้รับการแก้ไขข้อบกพร่อง (หากมี) ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัยภายใต้ระบบประกันคุณภาพของแต่ละสายการบิน
2. เพื่อปรับปรุงระบบประกันคุณภาพของแต่ละสายการบิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าอากาศยานทั้งหมดจะอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย
3. เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางภายในประเทศในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและการเดินทาง

รายละเอียดโดยสรุป

หลักการและเหตุผล :

โครงการนี้มุ่งเน้นการตรวจสอบและบำรุงรักษาอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการบินในช่วงวันหยุดยาว เพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานทุกลำได้รับการตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องที่อาจเกิดขึ้น โดยปฏิบัติตามมาตรฐานและระบบประกันคุณภาพของสายการบินอย่างเคร่งครัด การดำเนินการดังกล่าวจะช่วยเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสาร เพิ่มความเชื่อมั่นในอุตสาหกรรมการบิน และกระตุ้นการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจภายในประเทศในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางสูง โดยฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน ได้ดำเนินการตามขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

Results

1. Initial impact assessment will be conducted to pursue direction to Single ASEAN Approval
2. Progress of MRA-145 Meeting in 2024 is reported, which includes regional organizations and EASA Experts. Progress will be summarized during 24-28 March 2025.
3. Regional members have fostered understanding and collaboration to establish shared standards and regulations.

» Aircraft inspection project at apron during long holidays

Objectives

1. To identify and repair any aircraft defects, if present, in accordance with each airline's quality assurance system to ensure operational safety.
2. To improve quality assurance system of each airline to ensure safety.
3. To enhance efficiency of domestic travelling during festive holidays in order to boost tourism and travelling.

Summary

Rationale:

This project aims to inspect and repair aircraft to ensure usability during holidays. All aircraft issues must be strictly inspected and rectified in accordance with standards and quality assurance system of airlines.

This initiative enhances passenger travel safety, strengthens confidence in the aviation sector, and supports domestic tourism and economic activity during peak festive seasons with high traffic volumes. The Airworthiness and Aircraft Engineering Department has implemented measures according to the following scope:





1. วางแผนการตรวจสอบอากาศยานเพิ่มพิเศษกรณีวันหยุดยาว ซึ่งประชาชนมีการเดินทางมากเป็นพิเศษ
2. จัดเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบอากาศยานเพิ่มเป็นพิเศษ เพื่อดำเนินการออกตรวจอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติการบินของสายการบินต่าง ๆ ณ ลานจอดอากาศยานของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง
3. ใช้นวัตกรรมในการติดตามการดำเนินการตามแผนของเจ้าหน้าที่ รวมถึงแจ้งเตือนการแก้ไขข้อบกพร่อง (หากมี) เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ปี 2566 ถึง 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ร้ายแรงของอากาศยานในช่วงวันหยุดยาวพิเศษ จนทำให้การเดินทางทางอากาศของประชาชนหยุดชะงัก

» โครงการแก้ไขปัญหและพัฒนาโครงการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ

วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาโครงการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ GNSS บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ

รายละเอียดโดยสรุป

หลักการและเหตุผล :

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ (ANS) ได้จัดทำโครงการแก้ไขปัญหาและพัฒนาโครงการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลยุทธ์หลัก ๆ คือ

1. Plan additional aircraft inspection during long holidays which traffic is very high.
2. Assign additional personnel to inspect aircraft of airlines at the aprons of Suvarnabhumi Airport and Don Mueang Airport
3. Apply innovation to monitor operation of personnel against plan and alert for further repair needs (if any) so that personnels can fix such defect efficiently.

Timeframe

From 2023 to 2024

Results

There is no critical aircraft accidents or serious incident occurred during long holidays and no traffic interruptions were reported.

» Resolution and Mitigation of Radio Frequency Interference of Global Navigation Satellite System (GNSS) around Suvarnabhumi International Airport.

Objective

To resolve issues and develop mitigation methods for radio frequency interference of Global Navigation Satellite System (GNSS) around Suvarnabhumi International Airport.

Summary

Rationale:

The Air Navigation Services Standards Department (ANS), under the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), has initiated the Resolution and Mitigation of Radio Frequency Interference of Global Navigation Satellite System (GNSS) around Suvarnabhumi International Airport project which can be divided into 3 strategies;



1. กลยุทธ์การควบคุมส่วนต้นน้ำ : ลดปริมาณการนำเข้าอุปกรณ์ Jammer จากต่างประเทศ
2. กลยุทธ์การควบคุมส่วนกลางน้ำ : ประชาสัมพันธ์เชิงรุกและสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่อง
3. กลยุทธ์การควบคุมส่วนปลายน้ำ : บังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่าง

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม 2567 ถึง 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ผลการปฏิบัติงานของกลยุทธ์ส่วนต้นน้ำ หรือการลดปริมาณการนำเข้าอุปกรณ์ Jammer จากต่างประเทศ กพท. มีการสื่อสารโดยตรงกับผู้ให้บริการตลาดออนไลน์หรือ E-commerce เพื่อขอความร่วมมืองดการประชาสัมพันธ์ทางการค้าของอุปกรณ์หรือสินค้ารบกวนทางความถี่ต่อสัญญาณ GPS ซึ่งได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี ทำให้การสืบค้นหาอุปกรณ์ดังกล่าวยากขึ้นหรือไม่สามารถทำได้

ผลการปฏิบัติงานของกลยุทธ์ส่วนกลางน้ำ คือการประชาสัมพันธ์เชิงรุกและสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่อง โดย กพท. ได้จัดทำสื่อต่าง ๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับการรบกวนสัญญาณ GNSS และผลกระทบด้านการบิน ดังนี้

1. การจัดทำ Billboard ติดตั้งบริเวณ ถนนมอเตอร์เวย์ จุดที่ 3-ขาออก (ก่อนถึงหมู่บ้านโกลเด้น นครา) มุ่งหน้าไปสนามบิน ลาดกระบัง ชลบุรี และภาคตะวันออก
2. การจัดทำและจัดจ้างออกอากาศสปอตสื่อวิทยุ ออกอากาศทางคลื่นวิทยุของ จส. 100 และ สวพ. 91
3. การจัดทำและเผยแพร่ Infographic และ Video Animation ทางช่องทางออนไลน์ต่าง ๆ ทั้งผ่านช่องทางของ กพท. และช่องทาง Influencer ต่าง ๆ อาทิ โหนกระแส และอีจัน

1. Upstream strategy: reduction of GPS jamming device imports from oversea sources
2. Midstream strategy: pro-active communications to raise public awareness
3. Downstream strategy: enforcement of legal actions to set examples

Timeframe

From 1 January to 31 December 2024

Results

Result of the upstream strategy: Reduction of imports of jamming devices from oversea sources

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has directly contacted and negotiated with E-commerce platforms to cooperate and stop advertisement of jamming equipment that causes GPS signal interference, leading to unavailability or short supply of such equipment.

Result of the midstream strategy: Proactive communications to raise public awareness

CAAT has created different media products to raise awareness about GNSS interference and the impacts towards aviation as follows:

1. A Billboard advertisement located at the motorway, point 3 - Outbound (before Golden Nakara Village) for vehicles heading to the airport, Lad Krabang, Chonburi, and Eastern regions.
2. A radio spot via Jor Sor 100 and Sor Vor Por 91.
3. Infographic and video animation for online communication, posted via CAAT's own channels and through multiple media influencers, e.g. Hone Krasae, Ejan.





นอกจากนี้ สำหรับผู้ใช้งานสัญญาณ GNSS กพท. ได้มีการจัดสัมมนาในหัวข้อ “Every Step, We Care : ก้าวสู่หนทางฟ้าไทยที่ปลอดภัย ก้าวผ่านภัยสัญญาณรบกวน GNSS” เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้ถึงปัญหา รวมถึงได้อธิบายระบบแสดงจุด Hot-Spot การรบกวนสัญญาณ GNSS ที่ กพท. ได้พัฒนาขึ้นมา โดยสามารถเข้าดูข้อมูลจุดต่าง ๆ ได้ทาง <https://tinyurl.com/GNSSRFIHotspot> เพื่อให้ผู้ใช้งานมีความตระหนักรู้ถึงบริเวณที่อาจมีความเสี่ยงต่อการใช้งานสัญญาณ GNSS ทั้งนี้แหล่งข้อมูลในเบื้องต้นเป็นแหล่งข้อมูลที่มาจากการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติงานของกลยุทธ์ส่วนกลางน้ำ หรือการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องปรามไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่างนั้น กพท. ได้ประสานงานและบูรณาการการลงพื้นที่สนธิกำลังปราบปรามการใช้งานอุปกรณ์รบกวนทางความถี่ต่อสัญญาณ GPS บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) สถานีตำรวจภูธรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เพื่อตรวจสอบการรบกวนสัญญาณ GPS และรวบรวมหลักฐานสำหรับการดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

Furthermore, for GNSS users, CAAT arranged a seminar themed, “Every Step, We Care: Welcoming Safe Thai Skies, Overcoming GNSS interference”, to raise awareness of the GNSS interference situation as well as showcasing a platform that CAAT created to identify GNSS interference hot spots, which are accessible at <https://tinyurl.com/GNSSRFIHotspot>. This will allow users to locate areas that have risks of GNSS outages with initial data sources originating from safety reports.

Result of the downstream strategy: Enforcement of legal actions to set examples

CAAT has actively coordinated with related stakeholders which are the Office of the National Broadcasting and Telecommunications Commission (NBTC), the Department of Land Transport (DLT), Suvarnabhumi Airport Police Station, Suvarnabhumi Airport, and Aeronautical Radio of Thailand Company Limited (AEROTHAI), to carry out integrated inspections and enforce legal actions on the misconduct related to GPS jamming devices around Suvarnabhumi International Airport.



» โครงการสัมมนาตามยุทธศาสตร์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หัวข้อ “Thailand Air Navigation Networking Forum 2024” ภายใต้แนวคิด “ยกระดับ EI พลักดันการแก้ไข มุ่งไปสู่ผู้นำด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ”

วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อผลักดันการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องด้านบริการการเดินอากาศอย่างเป็นรูปธรรม และเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบจาก ICAO ตามโปรแกรม Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach Audit (CMA) ในไตรมาส 3 ปี 2568 โดยมุ่งเน้นสร้างความร่วมมือระหว่าง กพท. และหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ
- 2.2 เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของหน่วยงานในทุกภาคส่วนให้มีการประสานงานในการดำเนินการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient Engagement and Collaboration) นำไปสู่การยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (EI) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ กพท. ในการมุ่งไปสู่ผู้นำด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ

รายละเอียดโดยสรุป

ด้วยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ดำเนินการพัฒนากรอบการกำกับดูแลความปลอดภัยในกิจการการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับกรอบครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO กำหนด แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 การจัดตั้ง (Establish) ตาม ICAO Critical Element (CE) 1-5

ส่วนที่ 2 การนำไปสู่การปฏิบัติ (Implement) ตาม ICAO Critical Element (CE) 6-8

ซึ่งในส่วนของการดำเนินการของฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) ได้ดำเนินการจัดตั้ง (Establish) ตาม CE 1-5 เรียบร้อยแล้ว หากแต่ยังไม่สามารถแสดงให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพในเชิงประจักษ์ได้ถึงการนำไปสู่การปฏิบัติจริงตาม CE 6-8 ที่เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับค่า EI Score ของประเทศไทยให้สามารถบรรลุผลตามนโยบายของรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์การบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งความร่วมมือจากหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องทุกรายจะเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการดังกล่าวให้บรรลุผลตามที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการรับการตรวจสอบฯ ICAO USOAP CMA ด้านบริการการเดินอากาศของประเทศไทยในปี 2568 ตลอดจนการประสานงานระหว่าง กพท. และหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในการจัดเตรียมเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องให้มีความเรียบร้อยและครบถ้วนสมบูรณ์ อันจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดตามแผนยุทธศาสตร์การบินพลเรือนของประเทศไทยต่อไป

» Seminar based on strategy of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) “Thailand Air Navigation Networking Forum 2024” with concept “Enhance EI, Build Solutions, Lead service standards in air navigation”

Project

- 2.1 To establish concrete solutions for air navigation service and facilitate inspection by ICAO based on Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach Audit (CMA) in quarter 3 of 2025 The project aims to enhance collaboration among CAAT and air navigation service providers.
- 2.2 To enhance support of all sectors in Efficient Engagement and Collaboration, leading to improvement of Effective Implementation (EI) based on strategy of The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) as leader of service standard of air navigation.

Summary

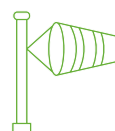
The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has developed a regulatory system in civil aviation to complete requirements of ICAO, which is divided into 2 phases;

Phase 1: Establish based on ICAO Critical Element (CE) 1-5

Phase 2: Implement based on ICAO Critical Element (CE) 6-8

The Air Navigation Services Standards Department (ANS) has completely established system based on CE 1-5, however, system is not practically implemented to achieve CE 6-8, which plays vital part in uplifting EI Score of Thailand based on policies of Government and strategic plan of civil aviation of the country. This requires collaboration of all air navigation service providers as main contributors to achieve objectives.

It is highly important for Thailand to ensure readiness for ICAO USOAP CMA inspection air navigation service in 2025, and collaborate with CAAT and air navigation service providers to ensure accuracy and completeness of relevant documented evidence, leading to optimum efficiency and effectiveness of Thailand’s civil aviation strategy.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม 2567 ถึง 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

กทท. ได้สร้างความเข้าใจกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศถึงบทบาทและพันธกิจในการกำกับดูแลของ กทท. ซึ่งรวมถึงความร่วมมือของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศทุกภาคส่วนที่จะเป็นการสนับสนุนส่งเสริมนำมาซึ่งผลลัพธ์ที่ดีต่อภาพรวมของมาตรฐานการบริการการเดินอากาศของประเทศ ในกรณี กทท. ได้สร้างความเข้าใจในเรื่องการดำเนินงานปัจจุบันของ กทท. ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าตรวจสอบจาก ICAO ตามโปรแกรม USOAP เพื่อให้มีความตระหนักถึงผลต่อเนื่องจากการแก้ไขข้อบกพร่องของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ ตลอดจนแนวทางการเตรียมความพร้อมร่วมกันในการรับการตรวจสอบจาก ICAO ในไตรมาส 3 ปี 2568 เพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุค่าระดับประสิทธิภาพ (EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 85 ในปี 2568 ตามยุทธศาสตร์ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571 โดย กทท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการไปพร้อมกัน โดยมีหัวข้อในการสัมมนาดังนี้

1. ความเป็นมาของการตรวจสอบจาก ICAO ตามโปรแกรม Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)
2. การเสวนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากการรับตรวจตามโปรแกรม USOAP และ Industry Visit จาก ICAO โดยผู้แทน กทท. และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

Timeframe

From 1 January to 31 December 2024

Results

CAAT has raised understanding among air navigation service providers regarding roles and missions of CAAT's regulation, and gained collaboration of all air navigation service sectors which contributes to overall air navigation service of the country.

CAAT has fostered a deeper understanding of its current operations in relation to the International Civil Aviation Organization (ICAO)'s inspection under the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). This initiative aims to raise awareness of the impacts following issue resolution by air navigation service providers and to establish a collaborative direction for ICAO's inspection in the third quarter of 2025.

These efforts will support Thailand in achieving a safety monitoring system score of 85 percent or higher in 2025, in alignment with its five-year strategy (2024-2028), through cooperation between CAAT and relevant departments. Seminar topics are as follows;

1. Background of ICAO's inspection framework under the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

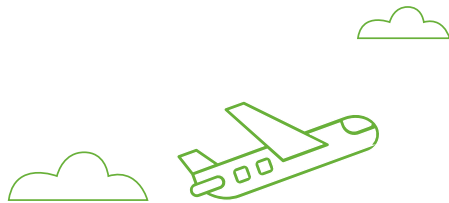


3. ภาพรวมของข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน USOAP Findings ด้านบริการการเดินอากาศ
4. บทบาทของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในการช่วยยกระดับค่า EI Score ของประเทศไทย
5. การบรรยายพิเศษหัวข้อบริการการเดินอากาศในบริบทของ ICAO และระดับสากล โดย ผอ. กพท.

ทั้งนี้ ได้มีการจัดกิจกรรม Evening Networking เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศด้วยกันเอง และ/หรือระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศกับ กพท. ในการนี้ กพท. โดย ANS ได้มีการมอบโล่เชิดชูเกียรติให้แก่หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM), บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS), บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (MET), บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFPD), บริการข่าวสารการบิน (AIS), บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SAR) และบริการบินทดสอบ (Flight Check) และเกียรติบัตรแก่ผู้ประสานงานดีเด่นของแต่ละหน่วยงานของการให้บริการการเดินอากาศที่ ANS ได้มีการประสานงานในการกำกับดูแลในแต่ละด้านของการให้บริการการเดินอากาศทั่วประเทศ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการดำเนินการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อไป

2. Experience-sharing forum by representative from CAAT and Aeronautical Radio of Thailand (AEROTHAI) about inspection by USOAP and Industry Visit from ICAO
3. Overall non-compliance cases related standard operation procedures of USOAP Findings in air navigation service
4. Role of air navigation service providers in enhancing EI Score of Thailand
5. Special session about air navigation service providers in the context of ICAO and international level

Evening Networking is arranged to promote relationship and experience sharing among air navigation service providers and/or among air navigation service providers and CAAT. CAAT, Air Navigation Services Standards Department (ANS) has presented plaques of honor to air navigation service providers which contribute as key infrastructure of the country, which are Air Traffic Management (ATM), Communication, Navigation, and Surveillance (CNS), Aeronautical Meteorological Service (MET), Instrument Flight Procedure Design (IFPD), Aeronautical Information Services (AIS), Search and Rescue, Flight Check. Certificates for excellent coordinators are presented to each air navigation department that ANS has collaborated and regulated all service aspects of air navigation service countrywide, to boost morale and ensure efficient and sustainable collaboration.





» **กิจกรรมด้านการจัดการปัจจัยอันตราย
ที่เกิดจากสัตว์ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน
ของคณะกรรมการจัดการความเสี่ยงหัวข้อ
การบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์
(Wildlife Hazard Management-Task
Force: WHM-TF)**

วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 6 (OPR-6) การลดความเสียหายของส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานจากอากาศยานชนนก (To reduce the rate of bird strikes with damage to aircraft parts) ที่ระบุในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2567-2569 (Thailand Aviation Safety Action Plan : TASAP)

รายละเอียดโดยสรุป

คณะกรรมการจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management-Task Force) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2566 อันประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนงานที่เกี่ยวข้องของ กพท. และผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมการบิน เพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ข้อที่ 6 (OPR-6) การลดความเสียหายของส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานจากอากาศยานชนนก โดยในปี 2567 มีการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. คณะทำงานฯ ได้นำผลลัพธ์จากการประชุมคณะกรรมการฯ ในปี 2566 ไปนำเสนอในที่ประชุม Asia/Pacific Wildlife Hazard Management Working Group ครั้งที่ 6 (AP-WHM WG/6) ระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม 2567 ณ สำนักงาน ICAO Asia and Pacific Regional Office

» **Management of wildlife hazards
that affect aircraft operation by risk
management task force-Topic:
Wildlife Hazard Management-Task
Force: WHM-TF**

Objective

To reduce the rate of bird strikes with damage to aircraft parts, based on objective 6 (OPR-6) as specified in Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP) 2024-2026

Summary

Wildlife Hazard Management-Task Force was established on 22 August 2023, which includes representative of CAAT and aviation sector, based on objective 6 (OPR-6) in 2024, to reduce the rate of bird strikes causing damage to aircraft parts. Procedures are as follows;

1. Task force has presented results of committee meeting in 2023 in the 6th Asia/Pacific Wildlife Hazard Management Working Group (AP-WHM WG/6) during 14-17 May 2024, at ICAO Asia and Pacific Regional Office.
2. Arranged committee meeting as of 1/2567 on 5 July 2024 to identify direction for management of animal hazards that affect aircraft operations.



ICAO

**The Sixth Meeting of the Asia/Pacific Wildlife Hazard Management Working Group (AP-WHM WG/6)
ICAO Asia and Pacific Regional Office, Bangkok, Thailand, 14 - 17 May 2024**





2. จัดการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 เพื่อร่วมกำหนดแนวทางในการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เกิดจากสัตว์ต่ออากาศยาน
3. เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ 2024 AAWHG Forum ระหว่างวันที่ 11-17 สิงหาคม 2567 ณ ประเทศออสเตรเลีย และได้นำเสนอกรณีศึกษาของประเทศไทยในที่ประชุม
4. การประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA อินโดนีเซีย ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 18-21 กันยายน 2567 โดยฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. ได้นำเสนอและหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบิน (Aerodrome Safety) ของประเทศไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management: WHM)

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน

ผลการปฏิบัติงาน

1. กพท. จัดประชุมคณะทำงานจัดการความเสี่ยงหวั่นต่อการบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management-Task Force) ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุม Paris ชั้น 12A กพท. เพื่อกำหนดแนวทางในการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ซึ่งในการประชุมได้มีการนำเสนอสถิติอากาศยานชนสัตว์ ข้อมูลสรุปการวิเคราะห์แหล่งดึงดูดสัตว์ทั้งภายใน ภายนอกสนามบิน ทั้งนี้ ที่ประชุมได้ระดมความเห็นเกี่ยวกับร่างคำสั่งคณะทำงานฯ ฉบับใหม่, ร่างกรอบความร่วมมือระหว่าง กพท. และกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช, พิจารณาการจัดทำจดหมายข่าวด้านความปลอดภัย (Safety Bulletin) และแนวทางการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ซึ่งเลขานุการคณะทำงานฯ ได้รวบรวมความเห็นจากที่ประชุม และจะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
2. การประชุม Asia/Pacific Wildlife Hazard Management Working Group ครั้งที่ 6 (AP-WHM WG/6) ระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม 2567 ณ สำนักงาน ICAO Asia and Pacific Regional Office ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน

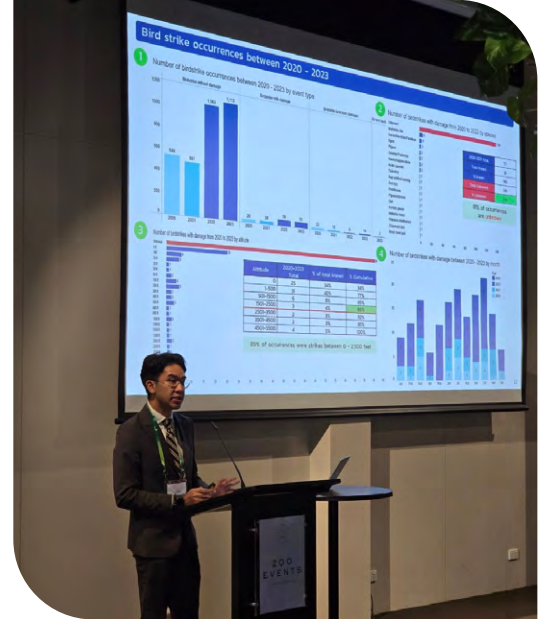
3. Attended 2024 AAWHG Forum during 11-17 August 2024 in Australia and present case study of Thailand in the forum.
4. Attended the 3rd meeting between CAAT and DGCA Indonesia during 18-21 September 2024. The Aerodrome Standards Department (AGA) presented and discussed aerodrome safety of Thailand which is related to Wildlife Hazard Management (WHM).

Timeframe

July 2023 - present

Result

1. CAAT arranged meeting of Wildlife Hazard Management-Task Force as of 1/2567 on 5 July 2024, at Paris room, 12A floor, CAAT. Objective of the meeting was to identify direction for safety and risk management. Meeting included presentation of wildlife hazard statistics, analysis of sources that attract animals in and outside airports. Brainstorming was done in the meeting regarding new order of committee, cooperation dialogue between CAAT and Department of National Parks, Wildlife and Plant Conservation, safety bulletin publication plan, and plan to apply technology to tackle wildlife hazard. Secretary of committee collected opinions from participants and proceeded for further steps.
2. In the 6th Asia/Pacific Wildlife Hazard Management Working Group (AP-WHM WG/6) during 14-17 May 2024, at ICAO Asia and Pacific Regional Office, Aerodrome Standards Department (AGA) of CAAT presented safety operation plan for Thailand's civil aviation, appointment of WHM-TF, and wildlife hazard management operation in local level. CAAT gained cooperation from airport operators, which are Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, →



- กพท. ได้นำเสนอแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ การจัดตั้ง WHM-TF และการดำเนินการด้านการบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ในระดับประเทศ ซึ่ง กพท. ได้รับความร่วมมือจากผู้ดำเนินการสนามบิน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตะเถา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมนำเสนอประสบการณ์การบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์จากมุมมองของผู้ดำเนินการสนามบิน รวมถึงมีการศึกษาดูงานเกี่ยวกับการจัดการแหล่งดึงดูดสัตว์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. การประชุมเชิงปฏิบัติการ 2024 AAWHG Forum ระหว่างวันที่ 11-17 สิงหาคม 2567 ณ ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. ได้ร่วมนำเสนอการดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ต่ออากาศยานของประเทศไทย การดำเนินการของคณะทำงาน WHM-TF และการดำเนินการในอนาคตของ กพท. ทั้งนี้ ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. ได้เข้าร่วมการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในฐานะหนวยงานกำกับดูแลร่วมกับผู้แทนจาก Indonesia Air Force, ผู้แทนจากสายการบิน AirAsia, ผู้แทนจาก Aviaire และผู้แทนจาก Uganda CAA
 4. การประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA อินโดนีเซีย ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 18-21 กันยายน 2567 โดยฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. ได้นำเสนอและหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสนามบิน (Aerodrome Safety) ของประเทศไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management: WHM) และการรับรองการดำเนินงานสนามบิน (Aerodrome Certification) รวมถึงการหารือเรื่องความร่วมมือในอนาคต เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ด้านความปลอดภัยของสนามบินประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย

- Airports of Thailand (AOT), and Bangkok Airways, to share experiences in managing wildlife hazard from airline operators' points of view, and trip to survey locations that attract animals at Suvarnabhumi Airport.
3. At the 2024 AAWHG Forum during 11-17 August 2024, in Australia, The Aerodrome Standards Department (AGA) of CAAT presented management of wildlife hazard to aircraft in Thailand, operation of WHM-TF, and future plans. AGA also participated in a knowledge-sharing seminar as co-regulator with Indonesia Air Force, representatives of AirAsia, Aviaire, and Uganda CAA.
 4. At the 3rd meeting between CAAT and DGCA Indonesia during 18-21 September 2024, The Aerodrome Standards Department (AGA) presented and discussed operation of aerodrome safety in Thailand which is related to Wildlife Hazard Management (WHM), aerodrome certification, and future cooperation about information and experience exchange in safety of airports in Thailand and Indonesia.



» กิจกรรมด้านการจัดการความปลอดภัยทางวิ่ง (Runway Safety)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนพิจารณาผลการรวบรวม วิเคราะห์ ประเมินความเสี่ยง และการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางวิ่ง
2. เพื่อสนับสนุนข้อมูลในการปรับปรุงพัฒนาแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

รายละเอียดโดยสรุป

คณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนพิจารณาผลการรวบรวม วิเคราะห์ ประเมินความเสี่ยง และการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางวิ่ง โดยมีองค์ประกอบมาจากทั้งฝ่ายต่าง ๆ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน และสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ) และองค์กรต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน ทั้งผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานรัฐ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน หน่วยงานด้านการบินของทหาร และตำรวจ

เนื่องจากทุกภาคส่วนมีบทบาทสำคัญในการร่วมกันขับเคลื่อนความปลอดภัยทางวิ่ง การประชุมคณะอนุกรรมการฯ จึงเป็นพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางวิ่งของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อนำไปพิจารณาการแก้ปัญหาด้วยมาตรการต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพต่อไปอีกด้วย

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1. การประชุมคณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง ครั้งที่ 1/2567 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2567
2. การประชุมคณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง ครั้งที่ 2/2567 วันที่ 14 พฤศจิกายน 2567

» Runway Safety Management Activity

Objective

1. To support the review of collected data, risk analysis and assessment, and the development of runway safety measures.
2. To provide input for the enhancement of the National Civil Aviation Safety Plan.

Summary

The Runway Safety Subcommittees was appointed by the National Civil Aviation Safety Board (NCASB) to support the review of data collection, risk analysis and assessment, and the development of runway safety measures. Subcommittees comprise various departments in the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) Aerodrome Standards Department (AGA), Personnel Licensing Department (PEL), Air Navigation Services Standards Department (ANS), Flight Operations Standards Department (OPS) and Aviation Safety Management and Standards Assurance Office (SMO), as well as key aviation industry stakeholders including air operators, air navigation service providers, aerodrome operators, government agencies, aviation training organizations, the Aviation Business Operations Committee, and military and police aviation authorities.

As all parties play a critical role in advancing runway safety, the subcommittee meetings serve as a platform for sharing and exchanging information related to runway safety among aviation operators. This facilitates the consideration of effective mitigation measures.

Timeframe

1. Runway safety subcommittees meeting as of 1/2567 on 9 February 2024
2. Runway safety subcommittees meeting as of 2/2567 on 14 November 2024





ผลการปฏิบัติงาน

1. การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง ครั้งที่ 1/2567 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2567
ผลการประชุมโดยสรุป
คณะกรรมการฯ เห็นชอบโครงสร้างเนื้อหาการจัดทำแผนความปลอดภัยทางวิ่งแห่งชาติ (National Runway Safety Programme) และเห็นชอบแนวทางในการจัดทำแผนความปลอดภัยทางวิ่งระดับประเทศ (National Runway Safety Plan)
2. การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง ครั้งที่ 2/2567 วันที่ 14 พฤศจิกายน 2567
ผลการประชุมโดยสรุป
คณะกรรมการฯ เห็นชอบเนื้อหาแผนความปลอดภัยทางวิ่งแห่งชาติ (National Runway Safety Programme) โดยให้นำเสนอต่อคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติอนุมัติเพื่อประกาศใช้ต่อไป

» การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินบุรีรัมย์
2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่
3. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสุราษฎร์ธานี

วัตถุประสงค์

การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่สนามบินบุรีรัมย์ สนามบินภูเก็ต สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินสุราษฎร์ธานี เป็นการแสดงให้เห็นว่า สนามบินที่ได้รับใบรับรองฯ สามารถดำเนินงานสนามบินได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสนามบิน รวมถึงมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสามารถยืนยันได้ถึงการมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

รายละเอียดโดยสรุป

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินบุรีรัมย์
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการ ได้มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินบุรีรัมย์ให้กรมท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินบุรีรัมย์ โดยมีนายเกียรติชัย ชัยเรืองยศ รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน และผู้แทนเป็นผู้รับมอบใบรับรองฯ ซึ่งกระบวนการออกใบรับรองฯ ของสนามบินบุรีรัมย์เป็นการดำเนินการตามมาตรา 45 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 โดยกำหนดให้สนามบินสาธารณะที่ดำเนินการ

Result

1. Runway safety subcommittees meeting as of 1/2567 on 9 February 2024
Summary of meeting
The subcommittee endorsed the proposed structure for the development of the National Runway Safety Programme and the approach for formulating the National Runway Safety Plan.
2. Runway safety subcommittees meeting as of 2/2567 on 14 November 2024
Summary of meeting
The subcommittee approved the contents of the National Runway Safety Programme for submission to the National Civil Aviation Safety Committee for final approval and publication.

» Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate

1. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Buriram Airport
2. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Phuket Airport and Hat Yai Airport
3. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Surat Thani Airport

Objective

The issuance of Public Aerodrome Operating Certificates to Buriram Airport, Phuket Airport, Hat Yai Airport, and Surat Thani Airport demonstrates that these certified aerodromes are capable of operating safely and in compliance with the aerodrome standards, as well as other relevant standards. It also affirms their commitment to achieving operational excellence in accordance with the public aerodromes standards.

Summary

1. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Buriram airport
The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), represented by Director General Mr. Suttipong Kongpool, has issued the Public Aerodrome Operating Certificate to Department of Airports (DOA), the operator of Buriram Airport. The certificate was received by Mr. Kiattichai Chairuangyot, Deputy Director General of DOA, along with other representatives.





โดยส่วนราชการสามารถเปิดให้บริการต่อไปได้ จนกว่า จะได้รับการตรวจสอบจาก กพท. และเมื่อตรวจสอบแล้ว เป็นไปตามมาตรฐาน กพท. จึงจะออกใบรับรองฯ ให้ สนามบินนั้น ๆ

2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่ให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน โดยมี ร.อ. อรรถมาธูร นนทรีย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานมาตรฐานสนามบิน และการบิน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และผู้แทนเป็นผู้รับมอบใบรับรองฯ เนื่องจาก กพท. ได้ออกข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 19 มิถุนายน 2562 และข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 37 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 7 ธันวาคม 2565 รวมทั้งปรับปรุง กฎ ระเบียบ มาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกระบวนการออกใบรับรองฯ ให้ทันสมัย และสอดคล้องตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ดังนั้น กพท. จึงต้องดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ (Public Aerodrome Re-certification) ให้แก่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเดิม อีกทั้ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากกรมการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2558 ให้ดำเนินการสนามบินภูเก็ตและ

The aerodrome certification process for Buriram Airport was conducted in accordance with Section 45 of Emergency Decree to amend Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954), B.E. 2558 (2015), which specifies that the public aerodromes operated by government agencies can continue operation until they are inspected by CAAT. Once found to be compliant with the aerodrome standards, CAAT will issue the Public Aerodrome Operating Certificate.

2. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Phuket Airport and Hat Yai Airport

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), represented by Director General Mr. Suttipong Kongpool, has issued the Public Aerodrome Operating Certificate to Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), the operator of Phuket Airport and Hat Yai Airport. The certificate was received by Flight Lieutenant Thummavudth Nonsee, Senior Executive Vice President of AOT (Airport and Aviation Standard), along with other representatives. This follows the issuance of CAAT regulation no. 14, regarding aerodrome standards, effective on 19 June 2019, and CAAT regulation no. 37 regarding aerodrome standards, effective on 7 December 2022. These regulations, along with updated rules, regulations, related standards, and certification process was aligned with the standards and recommendations of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Therefore, CAAT is required to conduct





สนามบินขนาดใหญ่จะต้องได้รับการรับรองใหม่ตามกระบวนการที่ระบุในประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ (Public Aerodrome Re-certification) พ.ศ. 2563

3. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินสุราษฎร์ธานี

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินสุราษฎร์ธานี ให้กรมท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสุราษฎร์ธานี โดยมี นายคณัย เรืองสอน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน และผู้แทนเป็นผู้รับมอบใบรับรองฯ ซึ่งกระบวนการออกใบรับรองฯ ของสนามบินสุราษฎร์ธานี เป็นการดำเนินการตามมาตรา 45 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 โดยกำหนดให้สนามบินสาธารณะที่ดำเนินการโดยส่วนราชการสามารถเปิดให้บริการต่อไปได้ จนกว่าจะได้รับการตรวจสอบจาก กพท. และเมื่อตรวจสอบแล้วเป็นไปตามมาตรฐาน กพท. จึงจะออกใบรับรองฯ ให้สนามบินนั้น ๆ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

- 1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินบุรีรัมย์**
วันที่ 23 กรกฎาคม 2567 ณ ห้องประชุม Cologne ชั้น 8 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่**
วันที่ 25 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุม Cairo ชั้น 9 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 3. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินสุราษฎร์ธานี**
วันที่ 18 พฤศจิกายน 2567 ณ ห้องประชุม Cairo ชั้น 9 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

the Public Aerodrome Re-Certification to the previously certified public aerodromes. Furthermore, AOT which was granted the Public Aerodrome Operating Certificate by Department of Civil Aviation on 13 January 2015 for the operation of Phuket Airport and Hat Yai Airport, must undergo the re-certification process in accordance with the CAAT announcement on Public Aerodrome Re-certification, B.E. 2563 (2020).

3. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Surat Thani Airport

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), represented by Director General Mr. Suttipong Kongpool, has issued the Public Aerodrome Operating Certificate to Department of Airports (DOA), the operator of Surat Thani Airport. The certificate was received by Danai Ruangsorn, Director General of DOA, along with other representatives. The aerodrome certification process for Surat Thani Airport was conducted in accordance with Section 45 of Emergency Decree to amend Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954), B.E. 2558 (2015), which specifies that the public aerodromes operated by government agencies can continue operation until they are inspected by CAAT. Once found to be compliant with the aerodrome standards, CAAT will issue the Public Aerodrome Operating Certificate.

Timeframe

- 1. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Buriram Airport**
On 23 July 2024, at the Cologne meeting room, 8th floor, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
- 2. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Phuket Airport and Hat Yai Airport**
On 25 September 2024, at the Cairo meeting room, 9th floor, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
- 3. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Surat Thani Airport**
On 18 November 2024, at the Cairo meeting room, 9th floor, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)



ผลการปฏิบัติงาน

- การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินบุรีรัมย์**
สนามบินบุรีรัมย์เป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยาน ลำดับที่ 2 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินเบตง และเป็นสนามบินลำดับที่ 8 ที่ได้รับใบรับรองฯ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่**
สนามบินภูเก็ตและสนามบินหาดใหญ่ เป็นสนามบิน แห่งที่ 5 และ 6 ที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะใหม่ ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย เรื่อง การรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะใหม่ (Public Aerodrome Re-certification) พ.ศ. 2563 ดังกล่าว ถัดจากสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง และสนามบิน แม่ฟ้าหลวง เชียงราย
- การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสุราษฎร์ธานี**
สนามบินสุราษฎร์ธานีเป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยาน ลำดับที่ 3 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินบุรีรัมย์ และเป็นสนามบินลำดับที่ 11 ที่ได้รับใบรับรองฯ



Results

- Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Buriram Airport**
Buriram Airport is the 2nd aerodrome under the Department of Airport (DOA) to receive the Public Aerodrome Operating Certificate, following Betong Airport, and the 8th aerodrome overall to be certified by the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).
- Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Phuket Airport and Hat Yai Airport**
Phuket Airport and Hat Yai Airport are the 5th and 6th aerodromes to receive the Public Aerodrome Operating Certificate, in accordance with the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) Announcement on Public Aerodrome Re-certification, B.E. 2563 (2020), following Suvarnabhumi Airport, Chiang Mai Airport, Don Mueang Airport, and Mae Fah Luang - Chiang Rai Airport.
- Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate to Surat Thani Airport**
Surat Thani Airport is the 3rd aerodrome under the Department of Airport (DOA) to receive the Public Aerodrome Operating Certificate, following Buriram Airport, and the 11th aerodrome overall to be certified by the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).





ด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน In terms of promoting the aviation industry



» ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง หลักเกณฑ์ การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือ ปลดอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภท อากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มี น้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567

วัตถุประสงค์

- พัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยี และการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในปัจจุบัน
- กำหนดมาตรฐานของผู้บังคับฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้บังคับฯ มีความรู้และความชำนาญในการทำการบิน
- กำกับดูแลการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้สอดคล้อง กับกฎหมายและมาตรฐานสากล โดยพิจารณาการแบ่ง ประเภทจากระดับความเสี่ยงของการปฏิบัติการบิน
- สร้างความชัดเจนในกระบวนการอนุญาต โดยกำหนด หลักเกณฑ์และขั้นตอนสำหรับการยื่นคำขออนุญาต รวมถึง การขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การขึ้นทะเบียน ผู้บังคับฯ และการขออนุญาตปฏิบัติการบิน
- กำหนดให้มีการนำเทคโนโลยีระบบสารสนเทศมาใช้ในการ กำกับดูแล เช่น การขึ้นทะเบียน การขออนุญาตบิน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

รายละเอียดโดยสรุป

ประกาศ คค. 2567ฯ นำมาใช้กำกับดูแลการปฏิบัติการบินกับ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม เป็นการ ปฏิบัติการบินที่มีความเสี่ยงระดับปานกลาง โดยได้กำหนดหลักการ ในการกำกับดูแล ผู้บังคับฯ การขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน รวมถึงการขออนุญาตปฏิบัติการบิน ซึ่งมีสาระสำคัญ ได้แก่

- การกำหนดมาตรฐานผู้บังคับฯ โดยจะต้องผ่านการฝึกอบรม จากศูนย์ฝึกอบรมและหลักสูตรที่ ผอ. กพท. รับรอง ก่อนมาขอขึ้นทะเบียนและรับรองการเป็นผู้บังคับฯ จาก กพท.
- อากาศยานฯ จะต้องได้รับการขึ้นทะเบียน โดยจะนำ อากาศยานฯ ไปใช้ปฏิบัติการบินได้เฉพาะอากาศยาน ที่จดทะเบียนตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในขณะจดทะเบียน อากาศยานฯ เท่านั้น

» Notification of the Ministry of Transport on Criteria for the Permission and Conditions for the Operation or Release of Unmanned Aircraft of the Externally Piloted Aircraft Type with a Weight Exceeding 25 Kilograms B.E. 2567 (2024)

Objective

- To update regulations in accordance with technological advancements and current usage practices of unmanned aircraft systems (UAS), aligned with international standards.
- To establish clear standards ensuring UAS operators possess the necessary knowledge, skills, and expertise for safe operations.
- To regulate the operation and licensing of UAS in compliance with legal requirements, categorizing operations based on associated risk levels.
- To clarify the licensing process by specifying regulations and procedures for applying for permissions, including aircraft registration, operator certification, and operational licenses.
- To leverage information technology to streamline supervision processes such as registration and licensing, enhancing public convenience.

Summary

The Notification by the Ministry of Transport B.E. 2567 (2024) regulates the operation of unmanned aircraft exceeding 25 kilograms, categorized as having a moderate level of operational risk. Key regulatory measures include:

- Operator Training and Certification: Operators must complete training at institutions with curricula certified by the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), subsequently obtaining official certification prior to aircraft registration.





- การอนุญาตให้ปฏิบัติการบินกับอากาศยานฯ จะต้องได้รับการประเมินความเสี่ยงและได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินจาก กพท. ก่อนการปฏิบัติการบิน
- กำหนดให้การขอขึ้นทะเบียน การขอรับรอง การขออนุญาตสามารถทำได้ภายในระบบ UAS Portal ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน
- กำหนดให้กฎระเบียบสามารถรองรับการทดลอง วิจัย พัฒนา เทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 กันยายน พ.ศ. 2566-1 กันยายน พ.ศ. 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ประกาศ คค. 2567ฯ ได้ประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2567 โดยภายหลังจากที่ประกาศบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ยกกระดับความปลอดภัยในการทำการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ส่งเสริมและเกิดการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในด้านต่าง ๆ ดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ

- กองทัพอากาศมีความสนใจในการขอรับรองศูนย์ฝึกอบรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานของ กพท. เพื่อให้ความรู้และพัฒนาขีดความสามารถของกองทัพ รวมถึงเปิดให้ประชาชนเข้ารับการฝึกอบรมให้มีมาตรฐานตามที่ระบุไว้ใน ประกาศ คค. 2567ฯ ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสำคัญในการสร้างผู้บังคับฯ ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและมีความชำนาญในการใช้งานเทคโนโลยีของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

หน่วยงานภาคเอกชน

- อุตสาหกรรมโดรนเกษตร ผู้ใช้งานได้นำอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มาใช้เพื่อการเกษตร อย่างแพร่หลายมากขึ้น โดยมีผู้ใช้งานนำอากาศยานฯ มาขึ้นทะเบียนอย่างต่อเนื่อง ผ่านระบบใหม่ ที่ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้พัฒนาขึ้น (UAS Portal)
- จำนวนผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายโดรนเกษตรในอุตสาหกรรมมีเพิ่มขึ้น สืบเนื่องมาจากความต้องการใช้งานโดรนเกษตรมีเพิ่มขึ้นจากการประกาศบังคับใช้กฎหมาย
- บริษัทเอกชน เริ่มมีการนำโดรนที่มีน้ำหนักเกินกว่า 25 กิโลกรัมมาใช้อย่างแพร่หลายมากขึ้น เริ่มมีการขอขึ้นทะเบียนและขออนุญาตทำการบิน
- หน่วยงานเอกชนที่มีความพร้อมด้านบุคลากรและสถานที่มีความต้องการเปิดให้บริการศูนย์ฝึกอบรมที่มีหลักสูตรรับรองโดย ผอ. กพท. ตามที่ระบุไว้ใน ประกาศ คค. 2567ฯ

- Aircraft Registration: All aircraft must be registered with CAAT and operated strictly according to their registered purposes.
- Operational Licensing: Operations require a risk assessment and must secure explicit permission from CAAT before commencement.
- Digital Facilitation: Registration, certification, and licensing can be efficiently processed through the UAS Portal, providing public convenience.
- Support for Innovation: Regulations accommodate the experimentation, research, and technological advancement of UAS, promoting broader operational use.

Timeframe

1 September 2023 - 1 September 2024

Outcomes

Since the Notification became effective on 1 September 2024, safety standards in the unmanned aviation sector have improved significantly, promoting industry growth in the following areas:

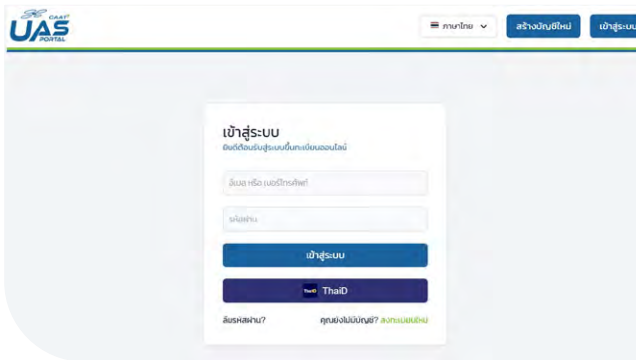
Public Sector

- The Royal Thai Air Force has expressed interest in establishing CAAT-certified training centers to enhance operational knowledge and skills within the military and among civilians, fostering safety awareness and technical proficiency.

Private Sector

- Agricultural drone usage has notably increased, with continuous registrations of aircraft and operators through the UAS Portal.
- The agricultural drone industry has experienced growth with more manufacturers, distributors, and applications for permissions, particularly for drones exceeding 25 kilograms.
- Various private entities have initiated processes to establish CAAT-certified training centers, aligning with regulatory standards and contributing to the professionalization of UAS operators.





» **ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการอากาศยานที่ไม่มีนักบิน (uasportal.caat.or.th)**

» **Development of Unmanned Aircraft System Platform (uasportal.caat.or.th)**

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาระบบการให้บริการอากาศยานที่ไม่มีนักบิน ได้แก่ การขึ้นทะเบียนผู้บังคับ หรือปล่อยอากาศยานที่ไม่มีนักบิน การจดทะเบียนอากาศยานที่ไม่มีนักบิน การอนุญาตทำการบินอากาศยานที่ไม่มีนักบิน และการรับรองสถาบันการฝึกอบรมอากาศยานที่ไม่มีนักบิน ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมไปถึงการจัดเก็บฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
2. เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความรวดเร็วให้แก่ประชาชนผู้ใช้งานอากาศยานที่ไม่มีนักบิน ทั้งในการขออนุญาตทำการบินและการรับรองสำหรับการใช้งานอากาศยานที่ไม่มีนักบิน
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของฝ่ายมาตรฐานอากาศยานที่ไม่มีนักบิน ในการเข้าถึงและตรวจสอบฐานข้อมูลสำหรับการรับรอง การให้อนุญาต และการบริการประชาชน
4. เพื่อบูรณาการการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบบริหารจัดการอากาศยานที่ไม่มีนักบิน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

Purpose

1. To develop an online one-stop service system for unmanned aircraft systems (UAS), including the registration of UAS pilot, registration of unmanned aircraft, flight operation permit, and certification of UAS training institutes, along with systematic data management in compliance with international standards.
2. To enhance convenience and reduce processing time for users of unmanned aircraft systems.
3. To improve operational efficiency within the Unmanned Aircraft Standards Department in accessing and inspecting databases required for certification, licensing, and public services.
4. To systematically integrate and link data with the UAS management systems of related organizations.

รายละเอียดโดยสรุป

ระบบการบริหารจัดการอากาศยานที่ไม่มีนักบิน (UAS Portal) พัฒนาขึ้นเพื่อใช้สำหรับการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่ไม่มีนักบิน และการจดทะเบียนอากาศยานที่ไม่มีนักบิน การอนุญาตทำการบินอากาศยานที่ไม่มีนักบิน โดยแบ่งรายละเอียดดังนี้

Summary

The Unmanned Aircraft System Portal (UAS Portal) was developed for the registration of UAS pilots, unmanned aircraft registration, flight operation permit, and certification of UAS training institutes, detailed are as follows:

1. การขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่ไม่มีนักบิน (อายุ 2 ปี)
 - 1.1 ผู้บังคับฯ ขึ้นพื้นฐาน (สอบออนไลน์)
 - 1.2 ผู้บังคับฯ ขั้นสูง (ต้องเรียนแบบและรุ่นที่จะใช้งานจากโรงเรียนที่ได้รับรับรอง)
 - 1.3 ได้รับหนังสือขึ้นทะเบียนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ทันทีหลังจากสอบผ่าน

1. **Registration of UAS Pilots (valid for 2 years)**
 - 1.1 Basic Pilot: Requires an online examination; an electronic registration certificate is immediately available upon passing.
 - 1.2 Advanced Pilot: Must complete training based on specific aircraft models at certified institutions.
 - 1.3 An electronic registration certificate is issued after verification by officials.





2. การจดทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (ไม่มีหมดอายุจนกว่าจะยกเลิก)

- 2.1 กรณีน้ำหนักต่ำกว่า 25 กิโลกรัม ระบุรายละเอียดของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และแนบเอกสารที่กำหนด
- 2.2 กรณีน้ำหนักเกินกว่า 25 กิโลกรัม ระบุรายละเอียดของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และแนบเอกสารที่กำหนด
- 2.3 นำหมายเลขที่ได้จากระบบไปติดกับตัวอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

3. การอนุญาตทำการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

- 3.1 อนุญาตรวดเร็วผ่านระบบออนไลน์ และสามารถใช้งานในรูปแบบ Mobile Application
- 3.2 บูรณาการหน่วยงานอนุญาต อยู่ใน Application เดียวกัน ลดระยะเวลาได้แก่ กพท. หน่วยงานบริการจราจรทางอากาศ สนามบินต่าง ๆ เป็นต้น
- 3.3 สามารถสร้างแผนทางบิน และทราบพื้นที่ห้ามบินในระบบได้ เนื่องจากในระบบมีแผนที่และข้อมูลพื้นที่การบินต่าง ๆ ให้ทราบ

2. Registration of Unmanned Aircraft (no expiry until cancellation)

- 2.1 Weight less than 25 kg: Provide aircraft details and required documentation.
- 2.2 Weight more than 25 kg: Provide detailed aircraft specifications and required documentation.
- 2.3 The assigned registration number from the system must be affixed to the aircraft.

3. Flight Operation Permit

- 3.1 Applications submitted through a mobile application.
- 3.2 Capability to verify no-fly zones and plan flight routes directly within the application.
- 3.3 Integration of licensing processes of multiple agencies into one application, reducing processing times. These include CAAT, air traffic management units, and airports.

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

14 กันยายน พ.ศ. 2566-10 เมษายน พ.ศ. 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ดำเนินการเปิดใช้งานระบบ UAS Portal ในวันที่ 15 ตุลาคม 2567 โดยอำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาการดำเนินการให้กับประชาชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ที่เข้ามาใช้งานในระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้เข้าถึงข้อมูลและตรวจสอบฐานข้อมูลของผู้บังคับและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้อย่างเป็นระบบและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

Timeframe

14 September 2023 - 10 April 2024

Outcomes

The UAS Portal was officially launched on 15 October 2024, significantly improving convenience and reducing processing times for users, both individuals and organizations. It has also enhanced operational efficiency for the Unmanned Aircraft Standards Department by enabling systematic management and verification of UAS pilot and aircraft data, maintaining compliance with international standards.

» โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเผยแพร่ข้อมูล เสริมสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ วิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง และสร้างความตระหนักรู้ในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
2. เพื่อนำเสนอการพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และการนำนวัตกรรมดังกล่าวไปใช้ในรูปแบบต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่แนวโน้มและทิศทางในการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

» Thailand UAS Airshow and Symposium 2024

Objectives

1. To disseminate accurate knowledge and enhance understanding of unmanned aircraft system (UAS) operations, including related laws, regulations, procedures, and standards of safety and security among UAS operators.
2. To present innovations in UAS technology and showcase their various practical applications, highlighting future regulatory trends aligned with technological advancements.





3. เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยการจัดแสดงนวัตกรรมและสาธิตการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในสภาวะจริง

รายละเอียดโดยสรุป

1. มีการแสดงการใช้งานจริงของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ในหลากหลายอุตสาหกรรม เช่น การเกษตรอัจฉริยะ และการขนส่งอุปกรณ์ที่ใช้ในการแพทย์
2. มีการจัด Business Matching ระหว่างผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศเพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน
3. มีการจัดสัมมนาเชิงลึกที่ให้ความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและแนวโน้มในอนาคต
4. มีการเผยแพร่แนวทางปฏิบัติและกฎระเบียบในการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างปลอดภัย และสนับสนุนการพัฒนากฎหมายที่ส่งเสริมการใช้งานอากาศยานในเชิงพาณิชย์
5. มีการนำเสนอการบริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เช่น การขนส่งสินค้า การตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการแผนที่ความละเอียดสูง
6. มีการจัดแข่งขันบินโดรนขนาดเล็กโดยเยาวชนซึ่งเป็นการสร้างแรงบันดาลใจและดึงดูดเยาวชนให้เข้าสู่อุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
7. มีการนำเสนออากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในการช่วยเหลือสังคม เช่น การค้นหาและกู้ภัย และการจัดการภัยพิบัติ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

7-9 พฤศจิกายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

1. เปิดโอกาสให้บริษัทผู้ผลิตและผู้พัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้นำเสนอผลิตภัณฑ์และนวัตกรรมใหม่ ๆ

- 3 To promote the UAS industry through the demonstration of innovations and practical UAS use cases.

Summary

The Thailand UAS Airshow and Symposium 2024 includes the following key activities:

- 1 Practical demonstrations of UAS applications across diverse industries, such as smart agriculture, medical logistics, and passenger transport.
- 2 Business matching sessions connecting local and international enterprises, fostering collaboration between public and private sectors.
- 3 In-depth seminars conducted by expert speakers, addressing current UAS technologies, and future industry trends.
- 4 Dissemination of operational guidelines and regulations for safe UAS usage, along with support for the development of commercial UAS regulatory frameworks.
- 5 Presentations of UAS-based services, including product delivery, infrastructure inspections, and high-resolution mapping.
- 6 Youth-oriented drone competitions aimed at inspiring and attracting young individuals to participate in the UAS industry.
- 7 Showcases of UAS applications for social services, including search and rescue operations and disaster management.

Timeframe

7-9 November 2024

Outcomes

- 1 Providing UAS manufacturers and developers opportunities to present new products and innovations.





2. เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมงานเข้าใจกฎระเบียบ และโอกาสใหม่ ๆ ในการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
3. เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างรับผิดชอบและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
4. เปิดโอกาสทางธุรกิจให้ผู้ประกอบการได้พบปะและสร้างความร่วมมือใหม่ ๆ ในอุตสาหกรรมทั้งในระดับประเทศ และสากล
5. เปิดโอกาสให้ประชาชนที่เข้าร่วมงานเป็นการทั่วไป ส่งเสริมให้ประชาชนได้เรียนรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของเทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
6. เปิดโอกาสให้เยาวชนและผู้ประกอบการหน้าใหม่มีส่วนร่วมในการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

2. Enhancing participants' understanding of UAS regulations and exploring new opportunities for UAS applications.
3. Increasing awareness of safety and responsible UAS operations to minimize potential future risks.
4. Creating business opportunities and fostering new collaborations across the UAS industry.
5. Educating the general public about the benefits and applications of UAS technology.
6. Serving as a platform for young people to demonstrate their technological capabilities and inspire ongoing learning and development.

» สัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Aviation Security Exercise Workshop

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มพูนทักษะเรื่องการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้กับผู้ดำเนินการสนามบินให้มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) ให้เป็นไปตามรูปแบบสากลและตามที่แผน NCASP ได้กำหนดไว้ ตลอดจนให้ความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ (Airport Contingency Plan: ACP) ของตน
2. เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบินเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference: AUI) ได้อย่างเหมาะสมในแต่ละเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
3. เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินจะสามารถใช้ทรัพยากรที่มีตามที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัย (ASP) แผนเผชิญเหตุของสนามบิน (ACP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและพร้อมที่จะป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
4. เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีการหยุดชะงักในระบบการบินของประเทศ อันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย

» Aviation Security Exercise Workshop

Objectives

1. To enhance airport operators' skills in conducting civil aviation security exercises, promoting understanding of full-scale exercises in accordance with international standards, the National Civil Aviation Security Programme (NCASP), and the Airport Contingency Plan (ACP).
2. To prepare airport operators for effective response to Acts of Unlawful Interference (AUI) with operational efficiency.
3. To ensure that airport operators utilize resources specified in the Aviation Security Plan (ASP) and Airport Contingency Plan (ACP) promptly with optimum efficiency and responsiveness to acts of unlawful interference.
4. To safeguard the continuity of national aviation operations by preventing vulnerabilities in aviation security.



รายละเอียดโดยสรุป

สัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Aviation Security Exercise Workshop จัดขึ้นในระหว่างวันที่ 18-22 พฤศจิกายน 2567 ณ โรงแรม เดอะ นาวิเฮ้าส์ (The Navy House Hotel) อำเภอสัตตหีบ จังหวัดชลบุรี มีจำนวนผู้เข้าร่วมฝึกอบรมทั้งสิ้น 52 ท่าน โดยมีวิทยากร ประกอบด้วย นายภัทรพงศ์ ผดุงวงศ์ พนักงานกำกับมาตรฐานสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ อาวุโส และ นางสาวอาทิตย์ยา จันทรัสเทพ พนักงานกำกับมาตรฐานสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ วิทยากรทั้ง 2 ท่านเป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (AVSEC Credential Inspector) และได้ผ่านการฝึกอบรม CASP-AP Exercise Workshop ของ ICAO ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ด้านการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเป็นอย่างดี การอบรมสัมมนาประกอบด้วย การบรรยาย การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น แนวทางปฏิบัติและการปฏิบัติ โดยจำลองสถานการณ์จริง ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา โดยการฝึกอบรมในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับความร่วมมือจากผู้เข้ารับการฝึกอบรมในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันในระหว่างการสัมมนา และได้รับความรู้จากวิทยากรครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

18-22 พฤศจิกายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ผู้ดำเนินการสนามบินและหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในประเทศไทย มีความรู้ความสามารถและเพิ่มพูนทักษะในการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (Aviation Security Exercise) ประเภทการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) ซึ่งเป็นการทดสอบมาตรการ ขั้นตอนการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ตลอดจนจนให้มีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุของตน เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบินเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายได้อย่างเหมาะสมในแต่ละเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

Summary

The Aviation Security Exercise Workshop was held from 18 to 22 November 2024, at The Navy House Hotel, Sattahip District, Chonburi, with 52 participants. The workshop was led by Mr. Pattarapong Padungwong, Senior Aviation Security and Facilitations Standards Officer, and Ms. Atitaya Chansuthep, Aviation Security and Facilitations Standards Officer. Both speakers are certified AVSEC inspectors and graduates of the CASP-AP Exercise Workshop by ICAO, specializing in civil aviation security exercise.

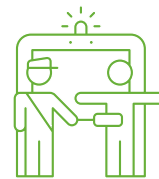
This workshop consists of lectures, experience sharing, guideline discussions, and a practical simulation exercise at U-Tapao Airport. The training successfully met its objectives through active participation and collaboration from all attendees, enabling a practical learning experience aligned with aviation security protocols.

Timeframe

18-22 November 2024

Results

Airport operators and relevant civil aviation security personnel enhanced their knowledge and practical skills in conducting full-scale aviation security exercises in accordance with the national security framework. Participants gained a deeper understanding of procedures outlined in the Airport Contingency Plan and improved their readiness and response to Acts of Unlawful Interference, ensuring more effective use of security resources and reducing the risk of operational disruptions.





» Short-term ICAO-certified Aviation Security Instructors

วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของหลักสูตรการรับรองครูผู้สอน (Instructor Certification Course) คือการรับรองผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security: AVSEC) ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมให้เป็นผู้เชี่ยวชาญระยะสั้นสำหรับครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (Short-term ICAO-certified Aviation Security Instructors) เพื่อให้การสนับสนุน ICAO ในการฝึกอบรม AVSEC ภายในเครือข่ายหน่วยงานฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย (Aviation Security Training Center: ASTC) และ/หรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสนับสนุนด้าน AVSEC ของ ICAO

รายละเอียดโดยสรุป

วัตถุประสงค์หลักของฝ่ายสนับสนุนการดำเนินการและการพัฒนาด้านการรักษาความปลอดภัยของ ICAO (ISD-SEC) คือการสนับสนุนประเทศสมาชิกของ ICAO ในการแก้ไขข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยที่สำคัญผ่านโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของ ICAO (USAP) และช่วยเหลือประเทศสมาชิกในการดำเนินการตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่ปฏิบัติในภาคผนวก 9 (ANNEX 9) และภาคผนวก 17 (ANNEX 17) การสนับสนุนของ ISD-SEC จะช่วยให้ประเทศสมาชิกสามารถปฏิบัติตามภาระหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินผ่านการส่งเสริมความร่วมมือและการประสานงานระหว่างประเทศสมาชิก อุตสาหกรรมการบิน สถาบันการเงินระหว่างประเทศ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ

การฝึกอบรม แบ่งออกเป็น 2 Phase ได้แก่

Phase 1 เป็นการฝึกอบรมในรูปแบบออนไลน์ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดการฝึกอบรมตามกระบวนการที่ ICAO กำหนด ซึ่งผู้เรียนต้องทำการเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านช่องทางออนไลน์ของ ICAO และต้องมีผลกรทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จึงจะสามารถเข้ารับการฝึกอบรมใน Phase 2 ได้

Phase 2 เป็นรูปแบบการฝึกอบรมในห้องเรียน มีเนื้อหาเกี่ยวกับการดำเนินการฝึกอบรมการถ่ายทอดความรู้ และการดำเนินการสอนตาม ICAO ASTP Instructor's Guide โดย Phase 2 ผู้เข้ารับการฝึกอบรม

» Short-term ICAO-certified Aviation Security Instructors

Objective

Objective of Instructor Certification Course is to certify aviation security (AVSEC) specialists as short-term ICAO-certified aviation security instructors. These certified instructors will support ICAO's AVSEC training initiatives through the Aviation Security Training Center (ASTC) network and contribute to ICAO projects related to aviation security capacity building.

Summary

The ICAO Implementation Support and Development Section - Security (ISD-SEC) aims to assist ICAO member states in overcoming critical security challenges identified under the Universal Security Audit Programme (USAP), and in complying with the provisions outlined in ICAO Annex 9 (Facilitation) and Annex 17 (Security). ISD-SEC fosters international cooperation among member states, aviation stakeholders, financial institutions, and relevant partners to improve global aviation security standards.

The training program consists of 2 phases:

Phase 1 - Online training: Participants undergo self-paced training via ICAO's online platform, covering ICAO-defined instructional procedures. Trainees must achieve a minimum test score of 80% to proceed to the next phase.

Phase 2 - Classroom training: This phase covers practical teaching techniques based on the ICAO ASTP Instructor's Guide. Trainees are evaluated by a Subject Matter Expertise (SME) test and a practical teaching demonstration. A minimum score of 84% is required to pass the SME test.



จะต้องเข้ารับการทดสอบความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัย (Subject Matter Expertise: SME) และการสาธิตการสอน ในระหว่างการฝึกอบรม ทั้งนี้ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องมี ผลการทดสอบ SME Test ด้วยคะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 84

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

27-31 พฤษภาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ผู้เข้ารับการฝึกอบรมจากฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กองการรับรองมาตรฐานบุคคล จำนวน 2 คน ได้แก่ นางพัชรินทร์ อินทะมุสิก หัวหน้ากองการรับรองมาตรฐานบุคคล และนางสาวสุณัฐญา สุวรรณ พนักงานมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก อากาศ เป็นผู้มีผลการทดสอบผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนด และได้รับการรับรองเป็นผู้เชี่ยวชาญระยะสั้นสำหรับการครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (Short-term ICAO-certified Aviation Security Instructors)

ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญระยะสั้นสำหรับการครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรองจาก ICAO (Short-term ICAO-certified Aviation Security Instructors) รวมจำนวนทั้งสิ้น 4 คน ได้แก่

1. นางรุสนีย์ มุสตาปา ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
2. นางสาวธันวธิดา ทองฉิม หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
3. นางพัชรินทร์ อินทะมุสิก หัวหน้ากองการรับรองมาตรฐานบุคคล
4. นางสาวสุณัฐญา สุวรรณ พนักงานมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกอากาศ

» การออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์

เพื่อให้การออกและต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนของผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นไปตามคุณสมบัติในการประกอบกิจการการบินพลเรือนตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ กำหนด

รายละเอียดโดยสรุป

ในปี 2567 ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ได้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนให้แก่ผู้ประกอบการการบินพลเรือน จำนวนทั้งสิ้น 3 ราย ได้แก่

1. บริษัท แอร์ เอ็มบี จำกัด
 2. บริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด
 3. บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด
- และได้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



Timeframe

27-31 May 2024

Results

There are 2 trainees from the Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD), Security Personnel Certification Division, who are Mrs. Patcharin Intamusik, Head of Security Personnel Certification Division and Ms. Sunattha Suwan, Senior Aviation Security and Facilitations Standards Officer. Both trainees passed the test and are certified short-term ICAO-certified aviation security instructors.

There are 4 short-term ICAO-certified aviation security instructors at the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), as follows;

1. Mrs. Rusnee Mustapa, Manager of the Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD)
2. Ms. Thanwathida Thongchim, Head of Airport Security and Facilitation Oversight Division
3. Mrs. Patcharin Intamusik, Head of Security Personnel Certification Division
4. Ms. Sunattha Suwan, Senior Aviation Security and Facilitations Standards Officer

» Civil Aviation Operation Licensing

Objective

To ensure the issuance and renewal of civil aviation operation licenses are conducted in compliance with applicable laws and regulations.

Summary

In 2024, the Economic Regulation Department (ERD) processed the issuance and renewal of civil aviation operation licenses as follows:





ให้แก่ผู้ประกอบการการบินพลเรือน จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย ได้แก่

1. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด
2. บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด
3. บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด
4. บริษัท สยามยามาฮามอเตอร์โรโบติกส์ จำกัด
5. บริษัท ยูไนเต็ท ออฟชอร์ เอวิเอชัน จำกัด

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

65 วันทำการ (ไม่รวมระยะเวลาในการดำเนินการของผู้ขอ และความล่าช้าในกรณีเอกสารไม่ครบถ้วน)

» การออกใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ (Foreign Air Operating Permission to Engage in Commercial Air Transport to and from The Kingdom of Thailand: FAOP)

วัตถุประสงค์

ข้อกำหนด ฉบับที่ 42 ว่าด้วยการอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 41/126 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศเพื่อการพาณิชย์เข้ามายังหรือออกจากราชอาณาจักร ต้องดำเนินการยื่นคำขออนุญาต พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐานต่าง ๆ ให้กับ กทท. เพื่อให้สายการบินที่ทำการบินอยู่เดิม และสายการบินใหม่ สามารถทำการบินได้อย่างต่อเนื่อง

รายละเอียดโดยสรุป

ในปี 2567 ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ได้ออกใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ FAOP เพื่อให้สามารถทำการบินได้อย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็นสายการบินที่ทำการบินอยู่เดิม 14 ราย สายการบินใหม่จำนวน 6 ราย

New Licenses Issued to 3 Operators:

1. AIR AMB Company Limited
2. BBN Airline (Thailand) Company Limited
3. Thai Aerospace Industries Company Limited

Licenses Renewed for 5 Operators:

1. Thai AirAsia X Company Limited
2. Flying Media Company Limited
3. Dropzone (Thailand) Company Limited
4. Siam Yamaha Motor Robotics Company Limited
5. United Offshore Aviation Company Limited

Timeframe

65 business days, excluding the applicant's internal processing time and any delays caused by incomplete documentation.

» Foreign Air Operating Permission to Engage in Commercial Air Transport to and from The Kingdom of Thailand: FAOP

Objective

According to the 42nd Edition of Regulation of Foreign Air Operating Permission to Engage in Commercial Air Transport to and from The Kingdom of Thailand (FAOP), to comply with the Section 41/126 of Thailand Air Navigation Act B.E. 2497 (1954), amendment in Air Navigation Act (14th Edition) B.E. 2562 (2019), foreign air operators to engage in commercial air transport to and from The Kingdom of Thailand must request permission and submit documents/evidences to CAAT to ensure continuous operation of existing and new airlines.

Summary

In 2024, the Economic Regulation Department (ERD) granted FAOP licensing to 14 existing airlines and 6 new airlines, ensuring continuity and expansion of international commercial air services to and from Thailand.



โดยสายการบินใหม่ จำนวน 6 รายที่ได้รับ FAOP ได้แก่

1. Norse Atlantic Airways
2. Air Japan
3. Evelop Airlines
4. ITA Airways
5. Aircalin
6. Scat Airlines

The six new airlines that received FAOP licenses are:

1. Norse Atlantic Airways
2. Air Japan
3. Evelop Airlines
4. ITA Airways
5. Aircalin
6. Scat Airlines

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

120 วันทำการ (ไม่รวมระยะเวลาในการดำเนินการของผู้ขอฯ)

Timeframe

120 business days, excluding the applicant's internal processing time.

» การออกใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล

» Licensing of Private Aircraft Operation

วัตถุประสงค์

เพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (พ.ศ. 2558) มาตรา 29 ทวิ และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 67 ว่าด้วยอากาศยานส่วนบุคคล ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะประสงค์จะขอใบอนุญาตและต่อใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ให้ยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Objective

To comply with Thailand Air Navigation Act, B.E. 2497, as amended by the Emergency Decree Amending the Air Navigation Act, B.E. 2497 (B.E. 2558), Article 29 bis and Requirement of the Civil Aviation Authority of Thailand No.67 - Private Aircraft. The regulation specifies that individuals or entities seeking licensing or renewal for private aircraft operations must submit a formal request to the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).

รายละเอียดโดยสรุป

ในปี 2567 ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ได้ออกใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลให้แก่ผู้ขอฯ จำนวนทั้งสิ้น 68 ใบ โดยแบ่งเป็นอากาศยานแบบมาตรฐาน 42 ใบ และอากาศยานแบบเบาพิเศษจำนวน 26 ใบ เพื่อให้สามารถทำการบินโดยวัตถุประสงค์เป็นการส่วนตัวหรือภายในองค์กรที่ไม่ใช่ในเชิงพาณิชย์ได้

Summary

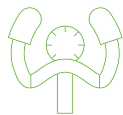
In 2024, the Economic Regulation Department (ERD) issued 68 private aircraft operation licenses. Of these, 42 were for general aircraft and 26 for ultralight aircraft. All licenses were granted for non-commercial use, either for personal purposes or corporate operations.

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

21 วันทำการ (ไม่รวมระยะเวลาในการตรวจสอบประวัติและพฤติการณ์บุคคล และระยะเวลาในการดำเนินการของผู้ขอฯ)

Timeframe

21 business days (excluding time for background checks and applicant processing delays)





» โครงการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice)

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติที่ดีของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจในต่างประเทศที่มีการบังคับใช้มาตรการกำกับดูแลอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงศึกษานโยบาย กลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาของภาครัฐบาล และการเลือกใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือต่าง ๆ ของกลุ่มประเทศดังกล่าว ซึ่งเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานด้านกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และสามารถเป็นต้นแบบที่ดีสำหรับ กพท. ในการกำกับดูแล โดยนำผลการศึกษาดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

รายละเอียดโดยสรุป

ศึกษาดูงานแนวทางปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย ราชอาณาจักรสเปน และสหราชอาณาจักร เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และศึกษาปัจจัยความสำเร็จ เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน การออกใบอนุญาตสิทธิการจราจรทางอากาศการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสาร การจัดสรรเส้นทางการบิน การกำกับดูแลค่าบริการด้านการบิน และการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ให้บริการการเดินอากาศ รวมถึงข้อควรระวังต่าง ๆ ที่จะช่วยให้ กพท. สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในองค์กร เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานและเพิ่มศักยภาพของบุคลากร เพื่อให้สามารถพัฒนาประสิทธิภาพในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลได้

ทั้งนี้ กพท. ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิคด้านการบินพลเรือนระหว่าง นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ Mrs. Montserrat Mestres Domenech ผู้อำนวยการองค์การความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งสเปน (Spanish Aviation Safety and Security Agency: AESA) เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 ณ ราชอาณาจักรสเปน เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการเสริมสร้างความเข้มแข็งและสร้างความร่วมมือระหว่างกันทั้งในด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย ด้านสิ่งแวดล้อมการบิน การจราจรทางอากาศ และการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือนของทั้งสองประเทศต่อไป

» The Study of Best Practice

Objective

To examine best practices in civil aviation under foreign economic governance systems that implement strong regulatory frameworks. This study focuses on economic governance policies and strategies, mechanisms for government sector development, and the effective use of technologies and equipment in countries with successful civil aviation regulatory systems. The insights gained will serve as practical models for the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) to enhance economic regulation, ensure sustainability, and align with international standards.

Summary

The study explores civil aviation best practices in 3 countries which are Malaysia, Kingdom of Spain, and the United Kingdom. The objective is to exchange knowledge and understand the success factors related to licensing for civil aviation operations and air traffic management, passenger rights protection, flight routing, regulation of flight service fees, and economic governance in air navigation service providers with a recommendation that CAAT can apply the knowledge gained to improve organizational performance, enhance staff capabilities, and strengthen Thailand's economic regulatory framework in aviation, in line with global standards.

Notably, on 9 September 2024, CAAT signed a Memorandum of Understanding (MOU) on civil aviation technical cooperation with the Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA). The MOU was signed by Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, and Mrs. Montserrat Mestres Domenech, Director of AESA, marking the beginning of enhanced bilateral cooperation in aviation safety, security, environment, air traffic, and economic governance.



ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1. ระหว่างวันที่ 22-26 กรกฎาคม 2567 ณ คณะกรรมการการบินมาเลเซีย (Malaysian Aviation Commission: MAVCOM) ประเทศมาเลเซีย
2. ระหว่างวันที่ 7-13 กันยายน 2567 ณ The Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA) ราชอาณาจักรสเปน
3. ระหว่างวันที่ 2-9 พฤศจิกายน 2567 ณ UK Civil Aviation Authority (UK CAA) สหราชอาณาจักร

» การติดตามตรวจสอบค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ

วัตถุประสงค์

เพื่อกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561

รายละเอียดโดยสรุป

ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจได้ติดตามตรวจสอบค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ โดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทย ไล้อัน แอร์ และไทย เวียดเจ็ท เพื่อเป็นการกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ที่มีการกำหนดเพดานค่าโดยสารแยกระหว่างบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost Service) และบริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ในกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาการตลาดของอุตสาหกรรมการบิน ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561 อีกทั้ง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งเกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม โดยจัดทำเป็นรายงานสถานการณ์ค่าโดยสารรายเดือนและรายไตรมาส

Timeframe

22-26 July 2024 - Malaysian Aviation Commission (MAVCOM), Malaysia
7-13 September 2024 - Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA), Kingdom of Spain
2-9 November 2024 - UK Civil Aviation Authority (UK CAA), The United Kingdom

» Regulation of Airfare for Domestic Flights

Objective

To regulate airfare for domestic flights in compliance with the Announcement of civil aviation commissioner in Regulations and procedures of airfare and freight calculation for domestic air transport B.E. 2561 (2018).

Summary

The Economic Regulation Department (ERD) monitors domestic airfares by collecting data from six airline websites: Thai Airways, Bangkok Airways, Nok Air, Thai Lion Air, Thai Vietjet Air, and Thai AirAsia. The monitoring focuses on key competitive routes, with airfares categorized under two tiers: low-cost service and full-service.

The airfare regulation system aligns with developments in the aviation sector and complies with the Announcement of the Civil Aviation Commissioner on Regulations and Procedures for Airfare and Freight Calculation for Domestic Air Transport B.E. 2561 (2018). These regulations are designed to ensure fairness for passengers and promote healthy competition.

Data collected from the monitoring process is compiled into monthly and quarterly airfare update reports, which serve as tools for tracking compliance and market trends.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มกราคม-ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศเป็นไปตามประกาศ คณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ ค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบิน ภายในประเทศ พ.ศ. 2561

» การจัดทำร่างกฎระเบียบตามแผนการพัฒนา กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กอท. ปี 2567

วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

รายละเอียดโดยสรุป

1. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง อัตราค่าบริการการเดินอากาศ ด้านบริการ การจัดการจราจร ทางอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน และด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของบริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด พ.ศ. 2567

กพท. ได้ออกประกาศเรื่อง อัตราค่าบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านบริการระบบ การสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน และด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พ.ศ. 2567 เพื่อให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 มาตรา 15/26 กำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองบริการ การเดินอากาศเรียกเก็บค่าบริการได้ตามอัตราที่ ผอ. กพท. กำหนด

2. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การยกเว้นค่าบริการ ในสนามบินให้แก่ผู้โดยสารและอากาศยานในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ เพื่อการขนส่งผู้แสวงบุญพิธีฮัจญ์ พ.ศ. 2567

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ออกประกาศ เรื่องการ ยกเว้นค่าบริการในสนามบินให้แก่ผู้โดยสารและอากาศยาน ในเที่ยวบินเช่าเหมาลำเพื่อการขนส่งผู้แสวงบุญพิธีฮัจญ์ พ.ศ. 2567 เพื่อให้การยกเว้นค่าบริการดังกล่าวครอบคลุมช่วงระยะเวลา ในการทำการบินแบบเช่าเหมาลำเพื่อขนส่งผู้เดินทางไปแสวงบุญ ของทุกปี ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้โดยสาร เนื่องจากสามารถช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายแก่ชาวไทยมุสลิมที่เดินทางไปแสวงบุญโดยตรง จึงเห็นสมควรยกเว้นค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้แก่ผู้โดยสาร ที่เดินทางกับเที่ยวบินเช่าเหมาลำเพื่อร่วมประกอบพิธีฮัจญ์ ณ ประเทศซาอุดีอาระเบีย

Timeframe

January-December 2024

Results

Domestic airfares remain compliant with the Civil Aviation Commissioner's Announcement on Regulations and Procedures for Airfare and Freight Calculation for Domestic Air Transport B.E. 2561 (2018).

» Preparation of Draft Regulatory Provisions under the Regulatory Development Plan of the Civil Aviation Authority of Thailand, B.E. 2567 (2024)

Objective

To prepare draft regulatory provisions as required by the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954)

Summary

1. Announcement of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) on the Service Charges of Aeronautical Radio of Thailand Ltd. for Air Traffic Management, Communication, Navigation, Surveillance, and Instrument Flight Procedure Design Services, B.E. 2567 (2024)

This announcement was issued by CAAT in accordance with the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954), as amended by the Air Navigation Act (No. 14), B.E. 2562 (2019), Section 15/26, which authorizes certified air navigation service providers to collect service charges at rates specified by the Director General of CAAT.

2. Announcement of the Ministry of Transport on the Exemption of Airport Service Charges for Passengers and Aircraft Operating Chartered Flights for Hajj Pilgrimage, B.E. 2567 (2024)

Ministry of Transport announces exemption of airport fee for passengers and chartered flights of Hajj pilgrims in 2024, which covers period of annual pilgrimage. This directly benefits passengers as the offer can decrease expenses of Thai Muslim pilgrims. Exemption of passenger service charges is justified offer for chartered flights of Hajj pilgrims to Saudi Arabia.

3. Regulation of the Civil Aviation Board, No. 101, on the Protection of Passenger Rights in Scheduled Domestic and International Flights, which will come into effect on 20 May 2025, has been revised to align with the ICAO Core Principles on Consumer Protection and Thailand's national policy on aviation consumer protection.





3. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 101 มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีกำหนดใช้บังคับในวันที่ 20 พฤษภาคม 2568 ทั้งนี้ เป็นการปรับปรุงกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับ ICAO Core Principle on Consumer Protection และ นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และสอดคล้องกับบริษัทของสังคมไทยและเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของ ICAO และประเทศต่าง ๆ ที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด โดยครอบคลุมเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากประเทศไทย โดยมีมาตรการเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารต่าง ๆ เช่น กรณีเที่ยวบินล่าช้าขณะอยู่ในอาคารผู้โดยสาร (Terminal Delay), เที่ยวบินล่าช้าขณะผู้โดยสารอยู่ในอากาศยาน (Tarmac Delay), การยกเลิกเที่ยวบิน (Cancellation) และการขายบัตรโดยสารเกินจำนวนที่นั่ง (Overbooking) เป็นต้น

4. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 104 การปฏิเสธการรับขนผู้โดยสาร โดยมีกำหนดใช้บังคับในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2568 ซึ่งข้อบังคับดังกล่าวเป็นการกำหนดเหตุปฏิเสธการรับขนผู้โดยสารอื่น นอกจากเรื่องความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย เช่น ผู้โดยสารที่ไม่มีเอกสารที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐแสดงประกอบบัตรโดยสารเพื่อใช้ยืนยันตัวตนหรือไม่มีเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการผ่านแดนตามการร้องขอของประเทศปลายทางได้ หรือผู้โดยสารที่หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองของประเทศปลายทางหรือประเทศที่เป็นจุดแวะพักแจ้งว่าจะไม่อนุญาตให้เดินทางเข้าประเทศหรือแวะพัก เป็นต้น

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มกราคม-ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

สามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามจำนวนและเวลาดำเนินการที่กำหนด ซึ่งกฎทั้งหมดเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารและอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนส่งเสริมนโยบาย Aviation Hub ต่อไป

It applies to all scheduled domestic and international flights departing from Thailand and provides measures to protect passenger rights in cases such as terminal delays, tarmac delays, flight cancellations, and overbooking.

4. Regulation of the Civil Aviation Board, No. 104, on Denial of Carriage of Passengers. This regulation, effective on 19 February 2025, establishes additional grounds for denying carriage of passengers beyond safety and security considerations. Such grounds include failure to present government-issued identification documents as stipulated by the immigration authorities of the destination country, or notification from such authorities-either at the destination or transit point-that the passenger will not be permitted entry or transit.

Timeframe

January-December 2024

Result

All regulations are implemented as planned, which benefit passengers and aviation industry, and promote aviation hub policy in the future.





» ความร่วมมือด้านการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนความร่วมมือในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินพลเรือน และเพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการบินพลเรือนมีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพและคล่องตัว ทันท่วงทีต่อการพัฒนาการของรูปแบบและพฤติกรรมกรรมการประกอบธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา อีกทั้ง เพื่อขับเคลื่อนการศึกษาและเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจภายใต้กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าและกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศสู่บุคลากรของทั้ง 2 หน่วยงาน และผู้ประกอบการธุรกิจการบินพลเรือนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

รายละเอียดโดยสรุป

กทท. และสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ร่วมกันจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้า เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567 เพื่อสนับสนุนความร่วมมือในการกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้าในธุรกิจการบินพลเรือน และเพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการบินพลเรือนมีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพและคล่องตัว ทันท่วงทีต่อการพัฒนาการของรูปแบบและพฤติกรรมกรรมการประกอบธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา อีกทั้ง เพื่อขับเคลื่อนการศึกษาและเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจภายใต้กฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้าและกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศสู่บุคลากรของทั้ง 2 หน่วยงาน และผู้ประกอบการธุรกิจการบินพลเรือนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มกราคม-กันยายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

เกิดความร่วมมือการกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าระหว่าง กทท. และสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

» Collaboration on Competition Regulation in the Civil Aviation Industry

Objectives

To foster cooperation in regulating competition within the civil aviation industry and to ensure that such regulation promotes free and fair competition. The goal is to enhance regulatory efficiency and flexibility in response to evolving business models and market behaviors. Furthermore, the project aims to promote education and understanding of commercial operations under the Trade Competition Act and the Air Navigation Act among personnel of both agencies and civil aviation business operators for maximum effectiveness.

Summary

On 27 September 2024, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) and the Trade Competition Commission of Thailand (TCCT) jointly signed a Memorandum of Understanding (MOU) on collaboration in the regulation of trade competition. The purpose of this MOU is to support effective and timely regulation of civil aviation business competition, ensuring it remains free, fair, and responsive to ongoing changes in the aviation business landscape. In addition, the collaboration aims to advance knowledge-sharing and understanding of the relevant trade competition and aviation laws among the staff of both organizations and civil aviation operators to maximize regulatory efficiency.

Timeframe

January-September 2024

Results

A cooperative framework for trade competition regulation between CAAT and the Trade Competition Commission of Thailand was successfully established. →

» โครงการจัดสัมมนาและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อสื่อสารทิศทางและนโยบายในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของ กพท.
- 2) เพื่อเปิดพื้นที่ให้ผู้ประกอบการได้แสดงความคิดเห็น และมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและนโยบายด้านการกำกับดูแลและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของ กพท.
- 3) เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง กพท. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม
- 4) เพื่อเสริมสร้างความนิยมในการเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบิน

รายละเอียดโดยสรุป

1) งานสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference 2024) จัดขึ้นในวันที่ 3 ตุลาคม 2567 ณ ห้องไทยจิตรลดา 1-2 โรงแรมเบงค็อก แมริออท มาร์ควิส คิวรีนส์ปาร์ค

- ผู้เข้าร่วมสัมมนา จำนวนทั้งสิ้น 498 ท่าน
- ภายในงานสัมมนา มีการจัดแสดงนิทรรศการที่เกี่ยวข้องกับแนวโน้มและทิศทางของภาคอุตสาหกรรมการบิน เช่น ข้อมูลการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) การจัดแสดงข้อมูลสถิติภาพรวมการขนส่งทางอากาศของไทยตั้งแต่ในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ปี 2562) เปรียบเทียบกับภาพรวมสถิติการขนส่งทางอากาศในปี 2566 โดยช่วงเช้าเป็นการบรรยายหัวข้อ "ปฐมบทสู่การเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาค" บรรยายโดย นายสุทธิพงษ์ คงพล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

» Seminar and Activities to Promote Thailand Aviation Industry

Objectives

- 1) To communicate direction and policy of CAAT's aviation governance and development
- 2) To offer an opportunity for operators to share opinions and participate in shaping the direction of CAAT's aviation governance and development.
- 3) To strengthen networks among CAAT, aviation operators, and related organizations in the sector.
- 4) To raise awareness and interest in aviation among students and individuals planning to pursue careers in the industry.

Summary

1) Thai Aviation Industry Conference 2024 Held on 3 October 2024 at Thai Chitralada room 1-2, Bangkok Marriott Marquis Queen's Park Hotel.

- Total participants: 498
- The seminar includes an exhibition about trends in the aviation sector such as data to implement policy of aviation hub, statistics of overall air transport in Thailand pre Covid-19 pandemic (2019) versus overall air transport data in 2023. Morning session is "The Beginning of Regional Aviation Hub" hosted by Mr. Suttipong Kongpool, Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT). Afternoon session is "Thailand's Opportunities and Readiness to Become Regional Aviation Hub", featuring





และช่วงบ่ายเป็นการเสวนาในหัวข้อ “โอกาสและการเตรียมความพร้อมของไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาค” ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้อุตสาหกรรมการบิน เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

2) การประชาสัมพันธ์โครงการประกาศรางวัลแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน (CAAT Excellence Award) เพื่อสร้างการรับรู้ และเป็นเครื่องมือสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินเพื่อผลักดันมาตรฐานของอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดย APD ได้ดำเนินการเผยแพร่กิจกรรมดังกล่าว เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2567 ภายในงานสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ครั้งที่ 3 ณ บริเวณบอร์ดนิทรรศการ ห้องไทยจิตรลดา 1-2 โรงแรมแบงค็อก แมริออท มาร์คีส์ ควีนส์ปาร์ค

3) การจัดกิจกรรมส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเสริมสร้างความนิยมในการเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบิน จัดขึ้นในวันที่ 3-4 ตุลาคม 2567 ณ ชั้น G ตึกเอ็มกลาส ศูนย์การค้า ดี เอ็มสเฟียร์

- ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมออกบูธ จำนวนทั้งสิ้น 20 หน่วยงาน โดยเป็นผู้ประกอบการสายการบิน 9 หน่วยงาน ผู้ประกอบการสนามบิน จำนวน 2 หน่วยงาน ผู้ให้บริการน้ำมัน จำนวน 1 หน่วยงาน สถานศึกษา และโรงเรียนการบิน จำนวน 7 หน่วยงาน และหน่วยงานกำกับดูแล 1 หน่วยงาน
- มีจำนวนผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 1,471 ท่าน โดยผู้เข้าร่วมส่วนมากมีวัตถุประสงค์เข้าร่วมงานเพื่อสมัครงานหรือหาหน่วยงานเพื่อฝึกปฏิบัติงาน และเพื่อเข้าร่วมรับฟังกิจกรรมบนเวทีกลาง
- ตำแหน่งงานที่เปิดรับสมัครงานและรับฝึกงานภายในงานฯ ประมาณ 578 ตำแหน่ง ประกอบด้วยสายงานสนับสนุน (Back Office) 314 ตำแหน่ง สายงานปฏิบัติการ (Operation) 203 ตำแหน่ง และนักศึกษาฝึกงาน 61 ตำแหน่ง

panelists from key aviation-related organizations such as Tourism Authority of Thailand (TAT) Plc., Airports of Thailand Plc., Thai Airways Plc., and Bangkok Airways Plc.

2) **Public Relations for CAAT Excellence Awards (An Award presented to Aviation Operators)** The event aims to create awareness and inspiration for aviation operators to ensure sustainable growth of industry standards. Aviation Industry Development and Promotion Department (APD) publicized the event in the 3rd Thai Aviation Industry Conference 2024 on 3 October 2024, at exhibition board Thai Chitralada room 1-2, Bangkok Marriott Marquis Queen’s Park Hotel.

3) **Aviation Industry Promotion Activities** These activities aimed to build public recognition and interest in aviation careers. The event was held on 3-4 October 2024 at G Floor, EM Glass, The Emsphere.

- Total 20 exhibitor booths, including 9 aviation operators, 2 airport operators, 1 fuel operator, 7 aviation training centers, and 1 exhibitor related to corporate governance.
- Total attendees: 1,471, the majority of whom were job seekers or students interested in internships.
- 578 jobs and internships available at the event, including 314 back office positions, 203 operation roles, and 61 internships.
- 14 stage activities conducted by exhibitors and relevant organizations, including: “Ensuring Safety: Route to Safety” by CAAT, Aviation Engineering Insights by Thai Airways Plc. And “Inside Cabin: Secrets of the Angels” by Thai cabin crew





- การจัดกิจกรรมบนเวทีโดยผู้ประกอบการที่เข้าร่วม ออกบูธและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสิ้น 14 กิจกรรม เช่น Ensuring Safety : เส้นทางสู่ความปลอดภัย โดย กพท. กิจกรรมให้ความรู้และสร้างแรงบันดาลใจในสายอาชีพช่างอากาศยาน บรรยายโดย โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) Inside Cabin : ความลับนางฟ้า โดยตัวแทนลูกเรือจากสายการบินสัญชาติไทย

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference 2024) จำนวนทั้งสิ้น 498 ท่าน ส่วนมากเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและผู้ที่เกี่ยวข้อง ส่วนกิจกรรมส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม 1,471 ท่าน ส่วนมากเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและนักเรียนนักศึกษา โดยผู้เข้าร่วมงานส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อการจัดงาน เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์ และเป็นการพบปะผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยสนับสนุนให้มีการจัดงานในครั้งต่อไป

» โครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ กพท. มีข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
2. เพื่อให้ กพท. มีเครื่องมือที่ใช้ในการวางแผนและดำเนินการด้านบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

รายละเอียดโดยสรุป

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กองเศรษฐกิจการบิน สำรวจข้อมูลบุคลากรอุตสาหกรรมการบินของไทย



Timeframe

From 1 January 2024 to 31 December 2024

Results

The Thai Aviation Industry Conference 2024 attracted 498 participants, primarily aviation personnel and individuals interested in the industry. Additionally, aviation promotion activities drew 1,471 participants, including aviation personnel and students.

Feedback from participants indicated high levels of satisfaction with the event, highlighting the benefits of the activities and the opportunity to engage with representatives from public and private organizations as well as various corporate entities. Many participants expressed enthusiasm for future events of a similar nature.

» Project on Survey and Study of Manpower Demand in Thailand's Aviation Sector

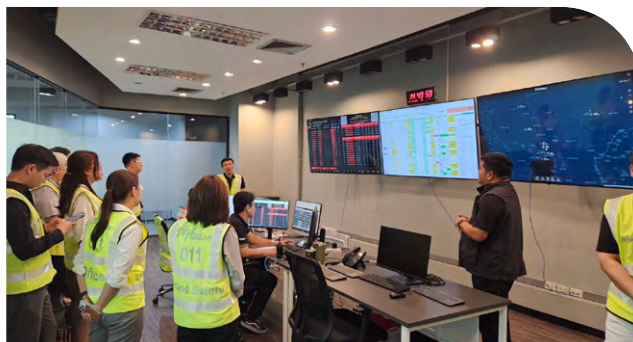
Objectives

1. To gather introductory data for CAAT regarding human resources in Thailand's aviation sector.
2. To equip CAAT with tools required for human resource planning in Thailand's aviation sector.

Summary

The Aviation Industry Development and Promotion Department (APD), Aviation Economics Division, conducted





ในสาขาวิชาชีพที่สำคัญ โดยได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจาก 4 สาขาการผลิต ได้แก่ การให้บริการขนส่งทางอากาศ กิจการทำอากาศยาน การให้บริการการเดินทางทางอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน เนื่องจากทั้ง 4 สาขา มีบุคลากรด้านการบินที่มีบางตำแหน่งจำเป็นต้องมีทักษะเฉพาะ โดยมีข้อสรุปของผลการศึกษาดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไป

เพศของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน จากการสำรวจพบว่า เมื่อพิจารณาตำแหน่งงานทุกระดับในอุตสาหกรรมการบิน มีเพศชายจำนวนร้อยละ 57 ขณะที่เพศหญิงมีจำนวนร้อยละ 43 แสดงให้เห็นถึงการตอบรับนโยบายความเสมอภาคทางเพศ ของอุตสาหกรรมการบินของไทย

อายุของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน จากผลของการสำรวจพบว่า บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินส่วนมากมีอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปีมากที่สุด มีความสอดคล้องกับการรายงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนรายงานว่า ในปัจจุบันบุคลากรที่มีอายุต่ำกว่า 35 ปี เป็นแรงงานหลักของประเทศ

วุฒิการศึกษาของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน จากการสำรวจพบว่า บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินส่วนมากมีวุฒิการศึกษาอยู่ในระดับชั้นปริญญาตรี โดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 66.58 สอดคล้องกับตำแหน่งงานในอุตสาหกรรมการบินที่โดยมากมักจะมีวุฒิการศึกษาปริญญาตรีเป็นวุฒิการศึกษาขั้นต้น

ผลการสำรวจโครงสร้างการบริหารงานทรัพยากรบุคคล จากการสำรวจพบว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมักมีการจำแนกโครงสร้างการบริหารทรัพยากรบุคคลในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ มีการจำแนกบุคลากรออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ 1) กลุ่มงานปฏิบัติการ 2) กลุ่มงานสนับสนุน

2) ผลการสำรวจบุคลากรอุตสาหกรรมการบินของไทยในสาขาวิชาชีพที่สำคัญ

2.1) สาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศ (Commercial Air Transport)

- นักบินใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (ATPL)
- ช่างอากาศยานผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (AMEL)

a survey to assess the manpower needs in Thailand's aviation sector, focusing on key specialized fields. Four areas were identified as requiring specific skill sets: air transport services, airport operations, air navigation services, and aviation training centers. Survey results are as follows.

1) General information

Gender of personnel in aviation sector

The survey shows that male personnel account for 57%, while female personnel account for 43% across all job levels, reflecting gender equality in Thailand's aviation sector.

Age of personnel in aviation sector

Most personnel are in the 31-40 age range. This aligns with the Board of Investment (BOI) report indicating that the country's main workforce is under the age of 35.

Education of personnel in aviation sector

66.58% of aviation sector personnel hold a bachelor's degree, which corresponds to job requirements in this industry.

Human Resource Management Structure

Most aviation operators follow a similar structure categorizing personnel into two main groups:

- 1) Operation roles
 - 2) Support roles
- 2) Survey findings of personnel of Thailand's aviation sector in key specialized fields

2.1) Commercial Air Transport

- Airlines Transport Pilot License (ATPL) holders
- Aircraft Maintenance Engineer License (AMEL) holders
- Ground handling service staffs, including passenger service agent and ground support equipment operators

2.2) Airport Operation and Services

- Inspectors



- พนักงานหรือเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service Staffs) ซึ่งรวมไปถึง พนักงานบริการผู้โดยสารภาคพื้นดิน (Passenger Service Agent) และพนักงานสนับสนุนอุปกรณ์ภาคพื้นดิน (Ground Support Equipment)
- 2.2) สาขาบริการท่าอากาศยาน (Airport Operation and Services)
- พนักงานตรวจค้น
 - พนักงานด้านมาตรฐานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน
 - วิศวกร ที่มีความรู้เฉพาะทางเกี่ยวกับทางวิ่ง (Run way)
 - แพทย์ประจำสนามบิน
- 2.3) สาขาการให้บริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Services)
- เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
 - วิศวกรออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศ



- Airport standards and operation personnel
 - Engineers, specialized in runway
 - Airport medical officers
- 2.3) Air Navigation Services
- Air traffic controllers
 - Airspace design and development engineers

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม 2567-31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กองเศรษฐกิจการบิน นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกร่วมกับผู้ประกอบการ ทั้ง 4 สาขาการผลิต รวมถึงข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่ตอบกลับแบบสำรวจข้อมูลของบุคลากรอุตสาหกรรมการบินของไทย มารวบรวมและทำการสำรวจจำนวนบุคลากรในปี 2567 เพื่อจัดทำรายงานโครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทยของส่วนงานที่ 1 ทบทวนผลการสำรวจบุคลากรในสาขาวิชาชีพที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมการบิน

» การเจรจาการบินระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี

วัตถุประสงค์

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กองความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งเป็นกรอบในการกำกับดูแลและกำหนดสิทธิการบินระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ และใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคีดำเนินบริการมายัง/ไปจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย โดยจะสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเพิ่มโอกาสให้สายการบินสามารถขยายบริการการบินไปยังจุดต่าง ๆ ได้มากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ธุรกิจการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศ

Timeframe

1 January 2024 - 31 December 2024

Results

The Aviation Industry Development and Promotion Department (APD), Aviation Economics Division gathered information from in-depth interview with operators in 4 operation areas, and data that each department provided feedbacks from survey of personnel in Thailand’s aviation sector in 2024, and generated report of personnels in Thailand’s aviation sector for Section 1 - Review of human resource survey in key specialized fields of aviation sector.

» Bilateral and Multilateral Aviation Negotiation Events

Objective

The Aviation Industry Development and Promotion Department (APD), Air Navigation Services Agreement Section, has created agreements for air navigation services as framework for regulating and identifying aviation rights among Thailand and other countries. These agreements will be implemented as master plan to consider permission of alliance’s service from/to each country's territory. The permission will support progress of civil aviation of each country, which enhances opportunities for airlines to extend services to more destinations, thus benefiting passengers, transportation, tourism, and overall economic.





รายละเอียดโดยสรุป

สภาพการณ์ด้านอุตสาหกรรมการบินได้มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การจัดทำ/ปรับปรุงความตกลง ว่าด้วยบริการเดินอากาศและการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินให้ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการของสายการบินและผู้โดยสาร จะเป็นการเตรียมความพร้อมให้สายการบินของทั้งสองฝ่าย สามารถเปิดทำการบินหรือขยายบริการระหว่างกันได้และจะทำให้ การกำกับดูแลสายการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้อง กับกฎหมายและนโยบายในปัจจุบัน ตลอดจนช่วยส่งเสริมและ สนับสนุนให้ปฏิบัติการการบินของสายการบินเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่นานาชาติประเทศยอมรับ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมเจรจาการบินระดับทวิภาคี

1. การเจรจาการบินระหว่างไทย-อินเดีย เมื่อวันที่ 14-15 มีนาคม 2567 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยมี นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทน กระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประชุมหารือ ร่วมกับ Mr. Asangba Chuba Ao, Joint Secretary of Ministry of Civil Aviation พร้อมกับผู้แทนกระทรวง การบินพลเรือน ผู้แทนกรมการบินพลเรือนอินเดีย ผู้แทนสถานเอกอัครราชทูตอินเดีย ประจำประเทศไทย และผู้แทนสายการบินของอินเดีย เพื่อปรับปรุงสิทธิ การบินระหว่างกัน
2. การประชุม ICAO Air Services Negotiation Event 2024 เมื่อวันที่ 22-25 ตุลาคม 2567 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นเวทีให้ประเทศสมาชิก ICAO สามารถนัดเจรจาการบินกับประเทศคู่ภาคีที่เข้าร่วม ประชุมได้หลายประเทศในสถานที่เดียวกัน โดยในครั้งนี้ นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย

Summary

The Aviation industry continues to evolve, necessitating the ongoing development and amendment of air navigation regulations and aviation rights to remain relevant and adaptable for both airlines and passengers. These advancements support airline alliances in launching new routes or expanding services, enhancing operational efficiency while ensuring compliance with existing laws and policies. Additionally, they contribute to strengthening airline governance and facilitating operations in alignment with universal standards.

Timeframe

From 1 January 2024 to 31 December 2024

Results

Bilateral Aviation Conference

1. Thailand-India aviation conference during 14-15 March 2024, in Bangkok, Thailand, led by Mr. Suttipong Kongpool, Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) as representative of Thailand, along with representatives from Ministry of Transport, Ministry of Foreign Affairs, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Tourism Authority of Thailand (TAT). Conference is partnered with Mr. Asangba Chuba Ao, Joint Secretary of Ministry of Civil Aviation, India with representatives from Ministry of Civil Aviation, India Civil Aviation Department, Embassy of India in Thailand, and Indian airlines. Key discussion is to update aviation rights among alliances.
2. ICAO Air Services Negotiation Event 2024 during 22-25 October 2024, in Kuala Lumpur, Malaysia. This is the event ICAO members can negotiate with alliances from many countries in one place. Mr. Suttipong Kongpool, Director





พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ และผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้พบหารือกับคณะผู้แทนจากประเทศต่าง ๆ จำนวน 8 ประเทศ ได้แก่ เบนิน มาลี กานา เซเชลส์ บาห์เรน คีร์กีซสถาน สหราชอาณาจักร และเขตบริหารพิเศษฮ่องกง

3. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ตุรกี เมื่อวันที่ 28–29 พฤศจิกายน 2567 ณ นครอิสตันบูล ประเทศตุรกี โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ และผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือร่วมกับ Mr. Prof. Kemal Yuksek ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนตุรกี พร้อมกับผู้แทนสายการบินของตุรกี เพื่อปรับปรุงสิทธิการบินระหว่างกัน

การประชุมเจรจาการบินระดับพหุภาคี

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกอาเซียน ได้เข้าร่วมจัดทำพิธีสาร 5 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรพักระหว่างจุดใด ๆ ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกอื่นภายใต้ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ซึ่งเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567 นายสุริยะะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ร่วมลงนามในพิธีสารดังกล่าว ในโอกาสการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 30 และประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

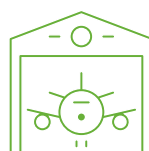


General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), led the Thai delegation, accompanied by representatives from the Ministry of Transport, the Ministry of Foreign Affairs, and CAAT. The Thai delegation held bilateral discussions with representatives from 8 countries, which are Benin, Mali, Ghana, Seychelles, Bahrain, Kyrgyzstan, United Kingdom, and Hong Kong Special Administrative Region.

3. Thailand-Turkey aviation conference during 28-29 November 2024, in Istanbul, Turkey. Mr. Suttipong Kongpool, Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), led the Thai delegation with representatives from Ministry of Transport, Ministry of Foreign Affairs as representative of Thailand and CAAT to negotiate with Mr. Prof. Kemal Yuksek, Director of Turkey Civil Aviation, and representatives of Turkey's airlines. Key discussion is to update aviation rights among alliances.

Multilateral aviation conference

As a member of ASEAN, Thailand participated in the formulation of Protocol 5, which concerns the right to carry own stopover traffic between any points within the territories of other member states, under the Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services. On 21 November 2024, Mr. Suriya Jungrungreangkit, Deputy Prime Minister and Minister of Transport, signed the protocol during the 30th ASEAN Transport Ministers Meeting and related events.





» การประชุมด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ครั้งที่ 49 และ 50

วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นเจ้าภาพจัดประชุมและเป็นประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน อันเป็นการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของอาเซียน

รายละเอียดโดยสรุป

ในกรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน จะมีการจัดประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง ซึ่งในปี 2567-2568 ถึงวาระที่ประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพตามธรรมเนียมปฏิบัติการเวียนการรับเป็นเจ้าภาพและเป็นประธานคณะทำงานของการประชุมดังกล่าว

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ในปี 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าภาพและเป็นประธานการประชุม ATWG ครั้งที่ 49 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประชุม ATWG ครั้งที่ 49 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 14-17 พฤษภาคม 2567 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย และการประชุม ATWG ครั้งที่ 50 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 28-31 ตุลาคม 2567 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ประเทศไทย โดยผู้เข้าร่วมประกอบด้วยผู้แทนจากประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ผู้แทนสายการบินของอาเซียน ผู้แทนจากหน่วยงานและองค์กรระหว่างประเทศ ได้แก่ องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) กระทรวงคมนาคมสหรัฐ (USDOT) องค์กรบริหารการบินแห่งชาติ (FAA) หน่วยงานรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (TSA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) และเจ้าหน้าที่สำนักเลขาธิการอาเซียน

» The 49th and 50th ASEAN Air Transport Official Meetings

Objective

To host ASEAN Air Transport Official Meetings as the president of committees. This is the collaboration of civil aviation organizations among ASEAN countries to promote and develop ASEAN aviation sector.

Summary

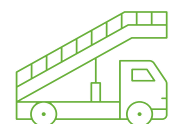
ASEAN air transport cooperation dialogue includes regular ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) and relevant meetings 2 times a year. Thailand hosts the event in 2024-2025, in which the traditions of the meeting specify that host and president of committees will be rotated among members.

Timeframe

From 1 January 2024 to 31 December 2024

Results

In 2024, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) hosted the 49th and 50th ATWG and related meetings. The 49th ATWG was held during 14-17 May 2024, in Bangkok, Thailand, and the 50th ATWG was held during 28-31 October 2024, in Chiang Mai, Thailand. Participants include representatives from 10 ASEAN countries, ASEAN airlines, international organizations, such as European Aviation Safety Agency (EASA), Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), U.S. Department of Transport (USDOT), Federal Aviation Administration (FAA), Transportation Security Administration (TSA), International Air Transport Association (IATA), The Airports Council International (ACI), and ASEAN Secretariat officers.



» โครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (Airport Environmental Management System: Airport EMS)

วัตถุประสงค์

1. ประชาสัมพันธ์ AIRPORT EMS ให้แก่สนามบินเพิ่มเติมจากที่ กพท. ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์แล้วในปี พ.ศ. 2566
2. สนับสนุนการจัดทำ และดำเนินการ AIRPORT EMS แก่สนามบินที่ตั้งในเขตภูมิภาคของประเทศไทย
3. ปรับปรุงแนวทางสำหรับ AIRPORT EMS และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดทำโครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (AIRPORT ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM: AIRPORT EMS) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้สนามบินของประเทศไทยบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามแนวทางของ AIRPORT EMS โดยในช่วงกลางปี 2567 กพท. ได้เริ่มประชาสัมพันธ์โครงการ และได้จัดการฝึกอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง “ความรู้เบื้องต้นของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน AIRPORT EMS” ให้แก่ผู้ประกอบการสนามบิน และจากนั้นในเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน 2567 กพท. ได้ทำการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องผ่านทางช่องทางออนไลน์ของ กพท. รวมทั้ง ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับ AIRPORT EMS ให้แก่สนามบินภูมิภาคจำนวน 5 สนามบินด้วยกัน ได้แก่ สนามบินแม่สอด สนามบินหาดใหญ่ สนามบินขอนแก่น สนามบินอุดรธานี และสนามบินสุโขทัย โดยเป็นโครงการที่ต่อเนื่องมาจากปี 2566 ซึ่งในครั้งนั้นมี สนามบินลำปาง สนามบินอุตรธานี สนามบินระนอง สนามบินสมุย และสนามบินนครศรีธรรมราช

ปัจจุบัน กพท. ได้ทำการคัดเลือกสนามบินตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่ง กพท. จะให้การสนับสนุนการจัดทำระบบ AIRPORT EMS อย่างเต็มรูปแบบต่อไปในปี 2568 ซึ่งสนามบินที่ได้รับการคัดเลือกคือ สนามบินแม่สอด สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินสมุย โดย กพท. ตั้งเป้าหมายว่าสนามบินที่ผ่านการตรวจสอบ และรับรองจาก กพท. จะสามารถเป็นสนามบินต้นแบบในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมต่อไป

» Support for the Development of Airport Environmental Management Systems (Airport EMS)

Objectives

1. To promote awareness of the Airport Environmental Management System (Airport EMS) to additional airports, following previous efforts by CAAT in 2023.
2. To support airports in Thailand in developing and implementing Airport EMS.
3. To improve the guidelines and related documents for Airport EMS to ensure their completeness and applicability.

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has initiated the Airport EMS Support Project to encourage Thai airports to manage environmental issues effectively and sustainably under the Airport Environmental Management System framework.

In mid-2024, CAAT launched the promotional campaign and organized an e-learning course titled “Introduction to Airport Environmental Management System (Airport EMS)” for airport operators. From September to November 2024, CAAT continued the campaign through its online platforms and conducted on-site promotional activities to raise awareness among five regional airports: Mae Sot Airport, Trang Airport, Khon Kaen Airport, Hat Yai Airport, and Sukhothai Airport.

This project builds on efforts from 2023, which targeted Lampang Airport, Udon Thani Airport, Ranong Airport, Samui Airport, and Nakhon Si Thammarat Airport.

Based on selection criteria, CAAT has selected three airports for full-scale support in the implementation of Airport EMS in 2025 which are Mae Sot Airport, Hat Yai Airport and Samui Airport.

These airports are expected to become model airports in environmental management upon successful implementation and certification by CAAT.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่พฤษภาคม 2567-พฤษภาคม 2568

ผลการปฏิบัติงาน

1. มีผู้สนใจเข้าร่วมอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เรื่อง "ความรู้เบื้องต้นของระบบการจัดการสิ่งแวดลอมสนามบิน AIRPORT EMS" เป็นจำนวนมาก และได้ผลตอบรับเป็นอย่างดี
2. ทำการเผยแพร่สื่อ Infographic เกี่ยวกับ AIRPORT EMS ผ่านช่องทางออนไลน์ของ กพท. ได้แก่ Facebook และ Website
3. ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ AIRPORT EMS ให้แก่ สนามบินภูมิภาคแล้วเสร็จ 5 สนามบิน ได้แก่ สนามบินแม่สอด สนามบินตรัง สนามบินขอนแก่น สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินสุโขทัย
4. ได้สนามบินที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก จำนวน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินหาดใหญ่ สนามบินแม่สอด และสนามบินสมุย โดยจะสนับสนุนการจัดทำระบบ AIRPORT EMS อย่างเต็มรูปแบบ ต่อเนื่องในปี 2568
5. ทำการเผยแพร่คลิปวิดีโอ ผ่านช่องทางออนไลน์ของ กพท.

» การประชุมเชิงปฏิบัติการ The 2nd ASEAN Workshop on CORSIA

วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การดำเนินการมาตรการ CORSIA ในระดับภูมิภาค

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ The 2nd ASEAN Workshop on CORSIA ระหว่างปี 2567-2568 ร่วมกับกรมการขนส่งทางอากาศอินโดนีเซีย (Directorate General of Civil Aviation (Indonesia) DGCA Indonesia) ซึ่งการประชุมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่กำหนดใน ATWG Workplan 2023-2024 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินการมาตรการ Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation (CORSIA) ของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยได้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทั้งจากหน่วยงานกำกับดูแลภาคการบิน สายการบิน และหน่วยงานของของประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอข้อมูลจากองค์กร และหน่วยงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย International Civil Aviation Organization (ICAO), International Air Transport Association (IATA) และ Institute for Global Environmental Strategies ในเรื่องของข้อกำหนด CORSIA ที่เป็นปัจจุบัน การใช้ SAF ในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการชดเชยคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย CORSIA Eligible Emissions Units (CEU) ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการในขั้นต่อไปอีกด้วย

Timeframe

May 2024-May 2025 (1 year)

Results

1. Many participants attended the e-learning course "Introduction to Airport EMS," with positive feedback.
2. CAAT disseminated infographics on Airport EMS through its online platforms, including Facebook and the official website.
3. On-site awareness campaigns were successfully conducted at five regional airports (Mae Sot, Trang, Khon Kaen, Hat Yai, and Sukhothai).
4. Three airports (Hat Yai, Mae Sot, and Samui) were selected to receive full support for EMS implementation in 2025.
5. A promotional video on Airport EMS was also released through CAAT's online channels.

» The 2nd ASEAN Workshop on CORSIA

Objective

To support and exchange experiences about CORSIA across the ASEAN region.

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) collaborates with the Directorate General of Civil Aviation of Indonesia (DGCA Indonesia) to host the 2nd ASEAN Workshop on CORSIA during 2024-2025. The workshop is a part of ATWG Workplan 2023-2024, aiming to enhance efficiency in Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) implementation among ASEAN countries.

Experiences are shared among aviation regulatory organizations, airlines, and auditing departments of ASEAN members. The workshop includes data presentation by related international organizations/ departments, which are International Civil Aviation Organization (ICAO), International Air Transport Association (IATA), Institute for Global Environmental Strategies regarding updated CORSIA requirements, the use of Sustainable Aviation Fuel (SAF) for carbon emissions reduction, and the application of CORSIA Eligible Emissions Units (CEUs) for carbon offsetting. These discussions facilitated the exchange of best practices and supported the development of future collaborative projects.





จากผลการประชุมเชิงปฏิบัติการดังกล่าว ทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียน มีข้อมูลเพื่อใช้ในการพัฒนา ปรับปรุง การดำเนินการ มาตรการ CORSIA ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังได้สร้างความร่วมมือในการดำเนินการมาตรการ CORSIA ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอาเซียน และแสดงให้เห็นถึงบทบาทของประเทศไทย ซึ่งเป็นที่ยอมรับในเรื่องการดำเนินการมาตรการ CORSIA ในระดับภูมิภาคอาเซียนด้วย

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. และ DGCA Indonesia ได้เชิญประเทศสมาชิกอาเซียน เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ CORSIA Workshop ในการประชุมได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานกำกับดูแลภาคการบิน สายการบิน หน่วยทวนสอบของชาติสมาชิก และการสร้างขีดความสามารถในระยะเริ่มต้นของการปฏิบัติมาตรการ CORSIA

การแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ในระดับภูมิภาค ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติตามมาตรการ CORSIA รวมถึงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลภาคการบิน สายการบินของประเทศสมาชิกอาเซียน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยที่ประชุมได้สนับสนุนการพัฒนาโครงการหน่วยการปล่อยก๊าซที่มีสิทธิ์ (CEU) เพื่อรองรับความต้องการการชดเชยการปล่อยก๊าซในมาตรการ CORSIA ระดับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งช่วยลดต้นทุนในการซื้อ CEU จากตลาดนานาชาติและสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจคาร์บอนในภูมิภาคอาเซียน

ประเทศไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีความก้าวหน้าในการพัฒนาการใช้เชื้อเพลิงการบินยั่งยืน (SAF) ที่สอดคล้องกับมาตรฐานความยั่งยืนของ CORSIA ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการบินและสนับสนุนเป้าหมาย Net Zero Carbon emission ของ ICAO

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมมือในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานของ CORSIA ที่เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้จะมีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกัน และเตรียมความพร้อมสำหรับการบังคับใช้ในมาตรการ CORSIA ระยะถัดไป

This workshop supports ASEAN countries to use data in developing, improving, and implementing CORSIA to ensure efficiency. In addition, the workshop promotes collaboration in implementing of CORSIA among organizations in ASEAN and highlight Thailand's active role in supporting CORSIA adoption within the region.

Timeframe

29-30 October 2024

Results

CAAT and DGCA Indonesia jointly invited ASEAN member countries to participate in a CORSIA Workshop. The workshop aimed to emphasize the importance of involvement from aviation regulatory organizations, airlines, and auditing departments of ASEAN members, while enhancing capabilities during the initial phase of CORSIA implementation.

The event served as a regional platform for sharing experiences and aligning practices with CORSIA guidelines. Furthermore, it promoted collaboration among regulatory organizations, airlines, auditing departments, and stakeholders across ASEAN, to ensure the efficient and effective implementation of CORSIA.

Attending countries also support the development of CORSIA Eligible Emissions Units (CEU) to fulfill the demand for offsetting emissions based on CORSIA measures at the ASEAN level, which reduce the cost of acquiring CEU from international markets and support the growth of carbon-related businesses in ASEAN.

Progress of Sustainable Aviation Fuel (SAF) is seen among Thailand, Malaysia, and Indonesia, which aligned with sustainability standards, which help reduce carbon dioxide emission from the aviation sector and meet ICAO's Net Zero Carbon Emissions targets.

ASEAN countries agreed to continue promoting awareness of updated CORSIA regulations and standards, with plans to organize additional workshops to strengthen regional readiness and collaborative implementation in future phases of the scheme.





» โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย

» Thailand's Air Transport Development Plan (2023-2037) and Operation Plan to Support the National Civil Aviation Policy by Organization

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษา ทบทวน และปรับปรุง แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) ฉบับเดิม ให้สอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยและสภาพแวดล้อมในปัจจุบันและแผนที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ต่อเนื่องและยั่งยืน
3. เพื่อทบทวนและจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) ให้มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือน
4. เพื่อกำหนดกลไกขับเคลื่อนการนำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย และแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง) ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม
5. เพื่อจัดทำค่าพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ โดยทำการพยากรณ์ฯ ทั้งในระยะสั้น 5 ปี ระยะกลาง 10 ปี ระยะยาว 20 ปี และจะจัดทำการพยากรณ์ฯ ทั้งภาพรวมของประเทศและรายท่าอากาศยาน ซึ่งทุกหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบินสามารถใช้ข้อมูลที่เป็นที่ยอมรับและเป็นฐานข้อมูลเดียวกันได้ ตลอดจนสำรวจพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ

Objectives

1. To study, review, and revise Thailand's 15-year Air Transport Development Plan (2023–2037) to ensure alignment with current civil aviation policies, relevant plans, and the evolving context of the aviation sector.
2. To initiate Thailand's Air Transport Development Plan (2023-2037) and Operation Plan to Support the National Civil Aviation Policy by Organization as a framework to ensure sustainable development of air transport.
3. To review and formulate the National Commercial Airport Master Plan (2023-2037) in accordance with national civil aviation policies.
4. To identify mechanisms of Thailand's air transport development plan (2023-2037), operation plan to support civil aviation policy by organization, and National Commercial Airport Master Plan (updated) for further implementation.
5. To forecast the number of passengers, flights, and air transport volumes across domestic and international routes in the short term (5 years), medium term (10 years), and long term (20 years), both nationwide and by individual airport. The compiled data will serve as a single authoritative source for all aviation sector stakeholders to analyze air navigation behavior.



รายละเอียดโดยสรุป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 โดยให้กำหนดเนื้อหาและนโยบายแต่ละด้าน

กพท. จึงได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นที่ปรึกษา ดำเนินโครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา เพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุตามเป้าหมายของนโยบายการบินพลเรือนที่กำหนดไว้และเป็นการบูรณาการร่วมกันของกิจกรรมการบินพลเรือน ซึ่งจะได้ผลผลิตทั้งหมดจำนวน 3 แผน ประกอบด้วย แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา และแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศซึ่งเป็นแผนอุตสาหกรรมการบินที่มีรายละเอียดและมีความซับซ้อน เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินเป็นจำนวนมากทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศที่ต่อเนื่องและยั่งยืน นอกจากนี้ยังได้มีการจัดทำค่าพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศโดยทำการพยากรณ์ฯ ทั้งในระยะสั้น 5 ปี ระยะกลาง 10 ปี ระยะยาว 20 ปี และจะจัดทำการพยากรณ์ฯ ทั้งภาพรวมของประเทศและรายท่าอากาศยาน ซึ่งทุกหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบินสามารถใช้ข้อมูลที่เป็นที่ยอมรับและเป็นฐานข้อมูลเดียวกันได้ รวมทั้งสำรวจพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ตั้งแต่ 7 กุมภาพันธ์ 2567-30 กรกฎาคม 2568

ผลการปฏิบัติงาน

โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา เมื่อแล้วเสร็จโครงการจะทำให้ได้ผลผลิต จำนวน 3 แผน ประกอบด้วย

1. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580)
2. แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา
3. แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

Summary

On 7 February 2023, the cabinet approved Thailand's Civil Aviation Policy (2023-2037) defining key strategic areas for implementation.

To support this policy, CAAT assigned King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang as consultant for Thailand's air transport development plan (2023-2037) project and operation plan to support civil aviation policy of the country by organization, to achieve goals of civil aviation policies and incorporate activities of civil aviation organizations.

Results are presented in 3 plans which are Thailand's Air Transport Development Plan (2023-2037), Operation Plan to Support the National Civil Aviation Policy by Organization, and National Commercial Airport Master Plan.

These aviation plans are complex and comprehensive, involving extensive collaboration between multiple stakeholders from both the public and private sectors. They serve as the foundational framework for the long-term, sustainable development of the air transport system in Thailand. In addition, reports are prepared to forecast the number of passengers, flights, and air transport volumes in both domestic and international routes, in the short term (5 years), medium term (10 years), and long term (20 years). The forecast is reported in total countrywide and by individual airport.

All forecast data and related information will be consolidated into a single, centralized database accessible to all aviation stakeholders, including for the analysis of air travel behavior.

Timeframe

7 February 2024 - 30 July 2025

Results

The project will produce three comprehensive reports to guide aviation development in Thailand:

1. Thailand's Air Transport Development Plan (2023-2037)
2. Operation Plan to Support the National Civil Aviation Policy by Organization
3. National Commercial Airport Master Plan





» การประชุม International Air Transport Association (IATA) Slot Conference ครั้งที่ 154 ณ ประเทศโคลอมเบีย และครั้งที่ 155 ณ ประเทศสิงคโปร์

วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินได้เข้าพบเจรจา ปรับเปลี่ยนเวลาการบิน สอบถามข้อมูลอื่น ๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบิน เพื่อสามารถนำไปวางแผนตารางการบินและนำเวลาที่ได้รับการจัดสรรหรือได้รับการเสนอไปเจรจากับผู้ประสานงานท่าอากาศยานระดับ 2, 3 ของประเทศอื่น ๆ ได้อย่างทันทั่วทั้ง

รายละเอียดโดยสรุป

กำหนดการประชุม IATA Slot Conference (SC) จะจัดขึ้นเป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปี 2567 การประชุม ครั้งที่ 154 (SC154) จัดขึ้น ณ ประเทศโคลอมเบีย ระหว่างวันที่ 11-13 มิถุนายน 2567 และครั้งที่ 155 (SC155) จัดขึ้น ณ ประเทศสิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 19-22 พฤศจิกายน 2567

ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการบิน กบว. ได้เข้าร่วมการประชุมในฐานะหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินของสนามบินที่มีความหนาแน่นระดับ 3 ของประเทศไทย ซึ่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ และสมุย สนามบินความหนาแน่นระดับ 2 ได้แก่ ภูเก็ต

1. การประชุม Slot Conference ครั้งที่ 154 ณ ประเทศโคลอมเบีย

1.1 สายการบินเข้านัดพบเจรจาการจัดสรรเวลาการบิน สำหรับกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2567/2568 (Winter 2024) จำนวนทั้งสิ้น 71 สายการบิน (มีสายการบิน Singapore Airlines และ Qatar Airways ในส่วนที่ดูแลเที่ยวบินขนส่งสินค้าขออนุญาตเจรจาเพิ่มเติมจากเที่ยวบินรับขนผู้โดยสาร) โดยขอปรับเวลาการบิน และ/หรือขอรับการจัดสรรเวลาการบินเที่ยวบินใหม่สำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ (BKK) ดอนเมือง (DMK) ภูเก็ต (HKT) เชียงใหม่ (CNX) และสมุย (USM) โดย ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการบิน กบว. ได้พิจารณาจัดสรรเวลาการบินให้ เป็นไปตามแผนของสายการบินหรือเสนอเวลาใกล้เคียงที่สุด ในกรณีที่ไม่สามารถจัดสรรเวลาการบินให้ได้ตามความประสงค์ของสายการบินเนื่องจากขีดความสามารถเต็ม (ทางวิ่ง/อาคารผู้โดยสาร/หลุมจอด) กองบริหารการจัดสรรเวลาการบิน แจ้งให้สายการบิน รอปรับเวลาการบิน หรือรอรับการพิจารณาการจัดสรรเวลาการบินเที่ยวบินใหม่ที่รออยู่ในรายชื่อที่รอรับการจัดสรรเวลา (Waiting List) อีกครั้งหนึ่ง ภายหลังจากสิ้นสุดการนำส่งคืนเวลาการบิน (Series Return Deadline: SRD) ซึ่งจะตรงกับวันที่ 15 กรกฎาคม 2567

» International Air Transport Association (IATA) Slot Conference The 154th conference in Colombia and the 155th conference in Singapore

Objectives

To provide opportunities for airlines to negotiate, amend flight slots, and discuss key information related to flight slot allocation, The aim is to facilitate timely planning and coordination with airport slot coordinators at Level 2 and Level 3 airports in order countries.

Summary

The IATA Slot Conference (SC) is a biannual event organized by International Air Transport Association (IATA). In 2024, the 154th conference (SC154) was held in Colombia from 11 to 13 June 2024, and the 155th conference (SC155) was held in Singapore from 19 to 22 November 2024

The Air Navigation Operations Management Department (AND) through the Airport Slot Allocation Division (SG) participated in the conference as the official slot coordinator for Thailand's Level 3 congested airport, namely Suvarnabhumi, Don Mueang, Phuket, Chiang Mai, and Samui airports as well as U Tapao Airport, which is designated as a Level 2 congested airport.

1. The 154th Slot Conference in Colombia

1.1 A total of 71 airlines participated in the slot negotiation sessions for winter 2024/2025 season. (apart from commercial flights, Singapore Airlines and Qatar Airways requested additional negotiations for cargo airlines). Flight slot amendment and/or allocation of new flight is arranged for Suvarnabhumi Airport (BKK), Don Mueang Airport (DMK), Phuket Airport (HKT), Chiang Mai Airport (CNX), and Samui Airport (USM). Air Navigation Operations Management Department (AND), Airport Slot Allocation Division (SG) has scheduled flight slots based on plans of airlines or proposed the most feasible slots. In case slots are not allocated based on requirements of airlines because of full capacity (runway/terminal/bay), Airport Slot Allocation Division (SG) will inform airlines to wait for slot scheduling or approval for new slots in waiting list after Series Return Deadline (SRD) on 15 July 2024.





- 1.2 เป็นผู้แทนหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทยในการเข้าประชุม HOD รับฟังประเด็นความคืบหน้าการพิจารณาปัญหาเครื่องยนต์ Pratt & Whitney (PW) ที่มีผลกระทบต่ออากาศยานของสายการบินและอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ซึ่งในการประชุม IATA ซึ่งเป็นผู้จัดการประชุมได้มีการกล่าวถึงที่มาของผลกระทบต่อการบินของสายการบินจากปัญหาเครื่องยนต์ Pratt & Whitney (PW) ผลกระทบต่อสายการบิน และข้อร้องขอจาก IATA ที่ขอให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินยืดหยุ่นและทำความเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับสายการบิน ทั้งนี้กองบริหารการจัดสรรเวลาการบินได้มีการนำประเด็นจากการประชุมฯ มาพิจารณาเป็นแนวทางการผ่อนผัน Justified Non-Utilization (JNUS) ให้กับสายการบินเพื่อเป็นการช่วยเหลือสายการบิน และเป็นไปตามแนวทางสากลบนพื้นฐานต่างตอบแทน (Reciprocal Basis)
2. การประชุม Slot Conference ครั้งที่ 155 ณ ประเทศสิงคโปร์

2.1 สายการบินเข้านัดพบเจรจาจัดสรรเวลาการบินสำหรับกำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2568 (Summer 2025) จำนวนทั้งสิ้น 75 สายการบิน โดยมีทั้งเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารและเที่ยวบินขนส่งสินค้าที่เป็นเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินใหม่ขอทำการบินมายังสนามบินสุวรรณภูมิ (BKK) ดอนเมือง (DMK) ภูเก็ต (HKT) เชียงใหม่ (CNX) และสมุย (USM) ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีสายการบินขอเข้านัดพบเพื่อเจรจาขอปรับเวลาการบินและขอรับการจัดสรรเวลาการบิน (Slot) สำหรับเที่ยวบินใหม่เพื่อทำการบินเข้าสู่สนามบินหลักของไทยอย่างหนาแน่น โดย AND/SG ได้พิจารณาจัดสรรเวลาการบินตามความต้องการให้สอดคล้องกับขีดความสามารถของสนามบินที่มีการปรับเพิ่มขีดความสามารถทางวิ่งจากการเปิดใช้งานทางวิ่งที่สามของสนามบินสุวรรณภูมิ และให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- 1.2 IATA is the slot allocation representative of Thailand to attend HOD meeting and to acknowledge progress of Pratt & Whitney (PW) engine problem investigation that affects aircraft of worldwide airlines and the aviation sector. As meeting host, IATA referred to background of Pratt & Whitney (PW) engine issues, impacts on operations of airlines, and IATA's requests for slot coordinator to be flexible to address airlines' issues. Airport Slot Allocation Division (SG) has considered issues from the meeting and offer flexible option to provide justified Non-Utilization (JNUS) that assists airlines and comply with reciprocal basis.

2. The 155th Slot Conference in Singapore

2.1 A total of 75 airlines joined the negotiation sessions to schedule flight slots for Summer 2025 (B.E. 2568), including both passenger and cargo operators requesting slots into Suvarnabhumi Airport (BKK), Don Mueang Airport (DMK), Phuket Airport (HKT), Chiang Mai Airport (CNX), and Samui Airport (USM). A total of 75 airlines joined the negotiation sessions for Summer 2025 (B.E. 2568), including both passenger and cargo operators requesting slots into. Numerous airlines have scheduled appointments to negotiate and arrange slots for new flights arriving at Thailand's main airports. AND/SG has reviewed slot allocation to align with Suvarnabhumi Airport's increased capacity, facilitated by the opening of the third runway, ensuring maximum benefits in line with the Aviation





สอดคล้องนโยบายการเปิดประเทศ Aviation Hub และรวมถึงการประสานงานกับสายการบิน ที่ทำการบินรับขนเฉพาะสินค้า (Cargo Flight) ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ให้ทราบถึงแผนกำหนดการ ปิดซ่อมบำรุงทางขับ (Taxi Way) บริเวณหน้าคลังสินค้า ในกำหนดการบินประจำ ฤดูร้อน 2568 (S25) ซึ่งจะมีผลกับการพิจารณาเพิ่มเติมเที่ยวบินรับขนสินค้าใหม่ จะต้องมีการประสานงานเพิ่มเติมกับฝ่ายปฏิบัติการ เขตการบินของสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อตรวจสอบความสามารถในการรองรับอีกครั้งหนึ่ง และ แลกเปลี่ยนข้อมูลกับสายการบินกรณีปัญหาที่ สายการบินกำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน เช่น ปัญหาการ ขาดแคลนอะไหล่ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน และการ ส่งมอบอากาศยานล่าช้าของบริษัทผู้ผลิต ทั้งนี้ ในกรณี ที่ไม่สามารถจัดสรรเวลาการบินให้ได้ตามความประสงค์ ของสายการบินเนื่องจากขีดความสามารถเต็ม (ทางวิ่ง/อาคารผู้โดยสาร/หลุมจอด) AND/SG แจ้งให้สายการบินรอบปรับเวลาการบิน หรือรอรับ การพิจารณาการจัดสรรเวลาการบินเที่ยวบินใหม่ที่ รออยู่ในคำขอที่รอรับการจัดสรรเวลา (Waiting List) อีกครั้งหนึ่งภายหลังวันสิ้นสุดการนำส่งคืน เวลาการบิน (Series Return Deadline: SRD) ซึ่ง จะตรงกับวันที่ 15 ธันวาคม 2567

2.2 เป็นผู้แทนหน่วยงานประสานจัดสรรเวลาการบินของ ประเทศไทยในการเข้าประชุม HOD ได้รับทราบ ข้อมูลอัปเดต เช่น

2.2.1 การพิจารณาความยาวของเวลาการบินต่อเนื่อง ขั้นต่ำ (Minimum Series Length: MSL) ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงคำนิยามของ "เวลาการบินต่อเนื่อง" (Series of Slots) เดิมมีความหมายว่า เวลาการบินที่มีเวลา เดียวกัน ในวันทำการบินเดียวกัน (Day-of-the-week) ติดต่อกันอย่างน้อยห้าสัปดาห์ ต่อเนื่องในฤดูกาลการบินเดียวกัน จะเปลี่ยน เป็นติดต่อกันอย่างน้อยเจ็ดสัปดาห์ต่อเนื่อง และเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรเวลาการบิน ถึงเจ็ดสัปดาห์เป็นเวลาการบินต่อเนื่อง จะได้รับการพิจารณาประวัติการบิน

Hub policy. This also includes cooperation with airlines that offer cargo flights at Suvarnabhumi Airport to be aware of maintenance plan for the taxiway in front of cargo in Summer 2025 schedule (S25). These factors affect the decision to increase cargo flights, which requires further discussion with Airside Operations Department, Suvarnabhumi Airport to assess capacity and exchange information about existing issues of airlines, such as parts shortage, aircraft maintenance and repair center, and delayed delivery from aircraft manufacturer. In case that slots are not allocated based on requirements of airlines because of full capacity (runway/terminal/bay), AND/SG will inform airlines to wait for slot scheduling or approval for new slots in waiting list after Series Return Deadline (SRD) which is on 15 July 2024.

2.2 IATA is the slot allocation representative of Thailand to attend HOD meeting to acknowledge updates as follows;

2.2.1 Minimum Series Length (MSL) - Definition of "Series of Slots" will be adjusted. Formerly, these terms refer to slots in the same period of time, same day (Day-of-the-week), at least five weeks consecutively in the same season. This period will be changed to at least seven weeks consecutively. Flight slots that are scheduled for seven weeks consecutively will be assessed to check historic slots. However, this is subject to regulations of each airport such as EU, England, and Australia. →

(Historic Slots) หากทำการบินจริงอย่างไรก็ตาม ขึ้นอยู่กับกฎระเบียบของสนามบินของแต่ละประเทศในการกำหนดหลักเกณฑ์นี้ เช่น กลุ่มประเทศยุโรป ประเทศอังกฤษ และประเทศออสเตรเลีย

2.2.2 Worldwide Airport Slot Guideline: WASG ฉบับปรับปรุงจะมีการรับรองในเดือนมีนาคม 2568 โดย Worldwide Airport Slot Board: WASB และคาดการณ์ว่าจะเผยแพร่ในเดือนมิถุนายน 2568

2.3 เข้าร่วมการการอภิปรายเชิงลึกในหัวข้อ Breaking Barriers: Is JNUS harmony really achievable in practice? กับผู้ร่วมอภิปราย เช่น ผู้บริหารของบริษัท Airport Coordination Ltd. (ACL) ซึ่งเป็นหน่วยงานประสานจัดสรรเวลาการบินของสนามบินหลักทั่วโลก และสายการบินชั้นนำ ได้แก่ Kuwait Airways, All Nippon Airways โดยในการอภิปรายจะกล่าวถึงความไม่สอดคล้องในการใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาผ่าน JNUS ทั่วโลก ร่วมถึงระดมความคิดเพื่อหาแนวทางที่เป็นรูปธรรมในการขับเคลื่อนการใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาผ่านที่มีมาตรฐานที่สอดคล้องกันมากขึ้น

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1. การประชุม Slot Conference ครั้งที่ 154 ณ ประเทศโคลอมเบีย จัดขึ้นวันที่ 11-13 มิ.ย. 67
2. การประชุม Slot Conference ครั้งที่ 155 ณ ประเทศสิงคโปร์ จัดขึ้นวันที่ 19-22 พ.ย. 67

ผลการปฏิบัติงาน

1. การเข้าร่วมประชุม Slot Conference ถือเป็นกิจกรรมส่งเสริมสนับสนุนสายการบินในการจัดทำ Network โดยมีเวลาการบินที่สอดคล้องกันทั้งสนามบินต้นทาง/ปลายทาง และรวมถึงแผนการใช้อากาศยาน
2. สร้างความสัมพันธ์แสวงหาความร่วมมือในการประสานงานด้านการจัดสรรเวลาการบินจากการประชุมแบบ face-to-face มีโอกาสพูดคุยและให้ข้อมูล Slot Performance ให้สายการบินทราบและปรับปรุง (หากมี)
3. สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมกรณีขีดความสามารถของท่าอากาศยานมีการปรับลดหรือมีการเปลี่ยนแปลง และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสายการบินถึงปัญหาที่สายการบินกำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน เช่น ผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินของสายการบิน ปัญหาขาดแคลนอะไหล่และศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฯลฯ เพื่อให้สายการบินมีแนวทางในการวางแผนการทำการบินต่อไป

2.2.2 Worldwide Airport Slot Guideline: WASG updated edition will be approved by Worldwide Airport Slot Board: WASB in March 2025, and expected to be distributed in June 2025.

2.3 IATA attends forum Breaking Barriers: Is JNUS harmony really achievable in practice?

Attendees include executives of Airport Coordination Ltd. (ACL), the flight slot coordinator of key airports worldwide and top airlines such as Kuwait Airways, All Nippon Airways. The forum discuss discrepancy in applying Justified Non-Utilisation of Slot (JNUS) worldwide, and brainstorm to find rational direction to foster flexible options with aligned standards.

Timeframes

1. 154th Slot Conference: 11-13 June 2024, Colombia
2. 155th Slot Conference: 19-22 November 2024, Singapore

Results

1. Strengthened airline coordination and support for network planning through aligned slot scheduling across origin-destination airports and fleet utilization.
2. Promoted face-to-face engagement, enabling SG to communicate slot performance data and collaborate on operational improvements.
3. Provided airlines with updated airport capacity details, addressed current operational challenges, and supported long-term flight planning amid resource constraints.





» รายงานผลข้อมูลตัวชี้วัดสมรรถนะ การเดินทางอากาศปี 2566 ตามแผนแม่บท ห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ

วัตถุประสงค์

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ในการมุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล (Transition to Performance Based-Oriented to Achieve Global Standards) โดยมีเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal) ให้ระบบการเดินทางอากาศของประเทศไทย มีสมรรถนะที่ตอบสนองความคาดหวังของประชาคมการบินในระดับที่แข่งขันได้ในทุกมิติ ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับโอกาสขยายอัตราการเติบโตได้อย่างเต็มที่ และมีเป้าประสงค์ด้าน Operational Performance ที่มุ่งพัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้าน ตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม

ประเทศไทยได้ดำเนินการตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และแผนแม่บทการบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Services Master Plan) โดยจัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2583 เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทย นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านการบริหารห้วงอากาศ การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินของประเทศไทย และการปรับปรุง/พัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทยให้ทันสมัยตามแนวทางพัฒนาสากล

รายละเอียดโดยสรุป

ในการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2583 มีการกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับมหภาคและจุลภาค เพื่อวัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินทางอากาศตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติในภาพรวมของประเทศ และเป็นไปตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และแผนแม่บทการบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Services Master Plan)

» Thailand Air Navigation Performance Indicator Report 2023 - Under the National Airspace and Air Navigation Master Plan

Objective

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has developed a strategic plan focused on transitioning to a performance-based system in alignment with global standards. The strategic goal is to enhance the performance of Thailand's air navigation system to meet the expectations of the aviation community in a competitive and comprehensive manner. This initiative supports Thailand's potential to respond to growth opportunities and operational performance goals to develop aviation industry of the country to meet expectations of stakeholders across 11 key aspects, as outlined in the Global Air Traffic Management Operational Concept (GATMOC), ICAO's Global Air Navigation Plan (GANP), within an appropriate timeframe.

Thailand has implemented the ICAO Global Air Navigation Plan and the ASEAN Air Navigation Services Master Plan through the development of the National Airspace and Air Navigation Master Plan (2022–2040). This framework serves as the foundation for developing a National Airspace Policy and establishing mechanisms to enhance airspace service policies. These efforts aim to strengthen Thailand's aviation capabilities, meet growing aviation demands, and modernize airspace and air navigation systems in alignment with the latest universal design standards.

Summary

To monitor and assess the implementation of the National Airspace and Air Navigation Master Plan (2022–2040), performance indicators and targets were established at both macro and micro levels. These indicators serve to evaluate the overall progress of national air navigation development in accordance with the ICAO Global Air Navigation Plan and the ASEAN Air Navigation Services Master Plan.





ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

- ใช้ข้อมูลตั้งแต่เดือน มกราคม-ธันวาคม 2566
- รวบรวมข้อมูลภายในเดือน กุมภาพันธ์-มีนาคม 2567
- ตรวจสอบและปรับปรุงข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบที่กำหนดในเดือน พฤษภาคม 2567
- ดำเนินการประมวลผลในเดือน มิถุนายน 2567
- ดำเนินการจัดทำรายงานผลข้อมูลตัวชี้วัดฯ ในเดือน มิถุนายน-กรกฎาคม 2567
- จัดประชุมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเดือน สิงหาคม-กันยายน 2567
- รายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดฯ ในเดือน ธันวาคม 2567

รูปแบบการดำเนินงาน

- ประชุมหารือแนวทางในการจัดเก็บและประมวลผลตัวชี้วัดตามแผนการเดินอากาศสากลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสรุปแนวทางในการจัดเก็บตัวชี้วัดทั้ง 19 ข้อ โดยกำหนดระยะเวลาในการนำส่งข้อมูลให้กับ กพท. ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
- ดำเนินการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดตามแผนฯ ทั้ง 19 ข้อ จากผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- เมื่อได้รับข้อมูลตามแต่ละตัวชี้วัดมาแล้วนั้น กพท. จะต้องตรวจสอบและแก้ไขรายการข้อมูลที่ไม่ถูกต้องออกไปจากชุดข้อมูล เรียบเรียง จัดทำให้อยู่ในรูปแบบที่ต้องการและการจัดทำฐานข้อมูล
- นำข้อมูลจากฐานข้อมูลมาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละตัวชี้วัด
- รายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดฯ โดยจัดทำรายงานตัวชี้วัดระดับมหภาค จุลภาค ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนการเดินอากาศสากล รวมถึงตัวชี้วัดของแผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน

Operational Timeline

- Data collection period: January-December 2023
- Gather data during Data compilation: February-March 2024
- Data verification and formatting: May 2024
- Data processing: June 2024
- Performance indicator reporting: June-July 2024
- Stakeholder meetings: Aug-September 2024
- Final report presentation: December 2024

Operational Procedures

- CAAT conducted meetings with relevant stakeholders to determine data collection and processing methodologies in alignment with global air navigation performance indicators. A total of 19 indicators were finalized, and timelines for data submission to CAAT were established.
- Data for all 19 indicators were collected from air navigation service providers, airport operators, and air operators.
- Once data of key indicators are collected, CAAT will verify and edit to remove inaccurate data, then compile, organize in specific format, and create database.
- The database was analyzed according to the specific objectives of each indicator.
- Performance indicator results were reported through macro and micro-level analyses in accordance with the objectives of the ICAO Global Air Navigation Plan and the ASEAN Air Navigation Services Master Plan.





ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

ปี พ.ศ. 2567

ผลการปฏิบัติงาน

จากการรวบรวม จัดเก็บ และประมวลผลข้อมูลตัวชี้วัดตามแผนการเดินอากาศสากล ในปี 2566 สามารถจัดทำรายงานผลตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการเดินอากาศ ตามแผนการเดินอากาศสากลและแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2583 ซึ่งสามารถสรุปผลในภาพรวมได้ ดังนี้

ด้านปริมาณการจราจรทางอากาศ

- ปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับปี 2565
- ปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 72 หากนำไปเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูงสุด 1,045,741 เที่ยวบิน
- ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในปี 2566 เป็นผลมาจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ จากทางภาครัฐ ยกตัวอย่าง เช่น นโยบายฟรีวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน และยังมีนโยบายด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลให้ความต้องการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า

ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในระบบห้วงอากาศของประเทศ (BKK FIR)

- การคาดการณ์ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศของประเทศไทยในปี 2566 ด้วยการทำการทำแบบจำลองแบบเร็ว (Fast-time Simulation) โดยการนำข้อมูลปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2562 ซึ่งมีปริมาณจราจรทางอากาศประมาณ 1,000,000 เที่ยวบิน มาใช้เป็นฐานในการประเมิน
- จากเงื่อนไขและข้อจำกัดด้านต่าง ๆ ในปัจจุบัน ผลการประเมินพบว่า ระบบห้วงอากาศของประเทศ (BKK FIR) สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ไม่น้อยกว่า 900,000 เที่ยวบินต่อปี

Timeframe

2014

Results

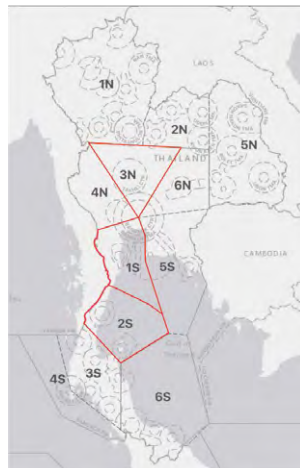
Data were collected, compiled and processed based on key indicators of Global Air Navigation Plan 2023 to generate reports based on the Aviation Performance Measurement System, Global Air Navigation Plan, and National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022-2040. Overall findings are as follows;

Air traffic

- Air traffic in 2023 increases by 26 percent versus 2022
- Air traffic in 2023 accounts for 72 percent of 2019, which shows the highest air traffic of 1,045,741 flights.
- Increasing air traffic in 2023 is fostered by economic promotion policies by public sector, such as free visa for Chinese tourists and other policies about tourism, which influence growth of air traffic versus previous years.

Airspace Capacity (BKK FIR)

- The Capacity of Thailand's air traffic in 2023 is forecasted by using fast-time simulation and air traffic data of 1,000,000 flights as database.
- Based on current conditions and limitations, findings show that airspace of Thailand (BKK FIR) can facilitate at least 900,000 flights per year.



ประสิทธิภาพของการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน

- แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-2583 มีการกำหนดเงื่อนไขการวัดประสิทธิภาพการใช้งานห้วงอากาศของประเทศว่าจะมีการวัดผลเมื่อปริมาณเที่ยวบินพื้นผิวเทียบเท่ากับร้อยละ 95 ของปริมาณเที่ยวบินในปี 2562 หรือประมาณ 950,000 เที่ยวบิน
- สำหรับปี 2566 ผลการวัดประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน (kg/RTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 โดยวัดจากปริมาณเที่ยวบิน 752,669 เที่ยวบิน

การประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างพลเรือนและภารกิจด้านความมั่นคง

- ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management Cell: AMC) ได้ออกคู่มือการดำเนินงานศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย) ซึ่งมีข้อมูลครบถ้วนและเป็นไปตามมาตรฐานการบริการการเดินอากาศของ กพท. โดย ผอ. กพท. รับรองแล้ว และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2567

ด้านความตรงต่อเวลา

- ในปี 2566 ค่าความตรงต่อเวลาโดยภาพรวมของทั้งประเทศสำหรับเที่ยวบินขาออกอยู่ที่ร้อยละ 75 ซึ่งมีผลการประเมินเท่ากับปี 2565
- ในปี 2566 ค่าความตรงต่อเวลาโดยรวมของทั้งประเทศสำหรับเที่ยวบินขาเข้าอยู่ที่ร้อยละ 63 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2565
- จากผลการประเมินความตรงต่อเวลาโดยรวมของทั้งประเทศสำหรับเที่ยวบินขาเข้าพบว่า เที่ยวบินที่สามารถสิ้นสุดการปฏิบัติการบินก่อนกรอบเวลาที่กำหนด หรือมาถึงท่าอากาศยานปลายทางก่อนเวลา เกินกว่า 15 นาที มีปริมาณเพิ่มขึ้นทั้ง 6 ท่าอากาศยาน (ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่) ที่ทำการประเมิน สะท้อนให้เห็นว่า ชั่วโมงบินที่สายการบินได้รับ อาจจะต้องมีการทบทวนให้เหมาะสมต่อไป

ประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศ

- การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2566 ส่งผลให้ต้องมีการออกมาตรการการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ เพื่อลดความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างเส้นทางบิน โดยห้วงอากาศเขตเส้นทางบินที่มีการออกมาตรการการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศมากที่สุดจะอยู่บริเวณพื้นที่ด้านใต้ (Sector 1S และ 2S) และพื้นที่ด้านเหนือ (Sector 3N)

Aircraft Fuel Efficiency

- The Air Navigation Master Plan 2022-2040 identifies indicator to measure airspace efficiency, aiming to recover at the rate of 95 percent of total flights in 2019, or 950,000 flights.
- In 2023, efficiency of aircraft fuel consumption (kg/RTK) increased by 19 percent versus 2022, based on 752,669 flights.

Air traffic Management and Civil-Military Coordination

- The Airspace Management Cell (AMC) distributed operating manual of Airspace Management Cell (AMC) Thailand, which contains complete information and complies with air navigation service standards of CAAT. The document was approved by Director General of CAAT and effective on 15 March 2024.

Flight Timeliness

- In 2023, the overall on-time performance for departure flights nationwide was 75%, equal to that of 2022.
- The overall on-time performance for arrival flights improved to 63%, up from 2022.
- An assessment of arrival flight punctuality at six major airports (Don Mueang, Suvarnabhumi, Chiang Mai, Chiang Rai, Phuket, and Hat Yai) showed an increase in the number of flights that completed operations or arrived more than 15 minutes ahead of schedule. This may indicate the need for airlines to review scheduled flight times to ensure operational appropriateness.

Air Navigation Service Efficiency

- The increase in air traffic volume in 2023 led to the implementation of air traffic flow management (ATFM) measures to reduce congestion on key air routes. The sectors most affected by these measures were located in the southern region (Sectors 1S and 2S) and northern region (Sector 3N).
- ATFM measures were also implemented in three Terminal Control Areas (TMAs) covering four major airports: Suvarnabhumi, Don Mueang, Chiang Mai, and Phuket. These measures aimed to manage congestion resulting from high inbound flight volumes.





- มีการออกมาตรการการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศบริเวณเขตประชิดสนามบิน (TMA) ทั้งหมด 3 บริเวณ ครอบคลุม 4 ท่าอากาศยานหลักของประเทศ (ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต) ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากปริมาณความหนาแน่นของเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานปลายทาง
- ผลจากการประเมินค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตพบว่า ปริมาณเที่ยวบินจริงต่อชั่วโมงในช่วงเวลาสูงเกินกว่าค่าขีดความสามารถที่ได้มีการกำหนดไว้ ซึ่งจะต้องมีการทบทวนค่าขีดความสามารถดังกล่าวให้เหมาะสมกับปริมาณเที่ยวบิน เพื่อลดผลกระทบต่อผู้โดยสารที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตจากความล่าช้าของเที่ยวบินเนื่องมาจากสภาพปริมาณจราจรทางอากาศหนาแน่นเกินกว่าความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน

» ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศแบบรายเดือน ประจำปี 2567

วัตถุประสงค์

หนึ่งในอำนาจหน้าที่ของกลุ่มงานบริการข้อมูลและสารสนเทศ (DI) ศูนย์บริการทางการบิน (ASC) คือการเป็นศูนย์กลางด้านการบริการข้อมูลและสารสนเทศทางการบิน เช่น สถิติเที่ยวบิน การตรวจสอบ ตารางการบิน เป็นต้น ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของกลุ่มงานบริการข้อมูลและสารสนเทศ (DI) ในการรวบรวม วิเคราะห์ และจัดทำข้อมูลสารสนเทศด้านกิจการการบินทุกประเภท เพื่อเผยแพร่แก่ผู้ใช้งานในอุตสาหกรรมการบิน และบุคคลทั่วไป รวมถึงบุคลากรภายใน กพท. ดังนั้น กลุ่มงานบริการข้อมูลและสารสนเทศ (DI) จึงได้จัดทำไฟล์ที่รวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศแบบรายเดือนขึ้น เพื่อเผยแพร่เป็นข้อมูลแก่ผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้งาน

รายละเอียดโดยสรุป

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศแบบรายเดือน ปี 2567 ประกอบด้วยจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (หน่วยเป็นกิโลกรัม) โดยข้อมูลทั้ง 3 ประเภทมีการจำแนกเป็นรายท่าอากาศยาน และจำแนกประเภทของการขนส่งภายในประเทศ และการขนส่งระหว่างประเทศ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศแบบรายเดือน ประจำปี 2567

- At Phuket International Airport, the assessment revealed that the actual number of flights during certain peak hours exceeded the airport's designated capacity. A review of the airport's capacity is therefore necessary to align with future flight schedules and minimize delays caused by congestion beyond the airport's handling capability.

» Monthly air transport statistics 2024

Objective

One of the core responsibilities of the Data Intelligence Division (DI) and the Aviation Service Center (ASC) is to serve as center to providing aviation information and data intelligence services such as flight statistics, flight schedule inspection, etc. Data Intelligence Division (DI) is in charge of gathering, analyzing, and preparing all categories of aviation data intelligence to distribute to users in aviation sector, people, and personnels of CAAT. Data Intelligence Division (DI) has prepared monthly air transport statistics files to share useful information for those in need.

Summary

The Monthly Air Transport Statistics for 2024 include data on the number of passengers, number of flights, and air freight volume (in kilograms). All three data categories are classified by airport and further categorized by type of transport, distinguishing between domestic and international operations.

Timeframe

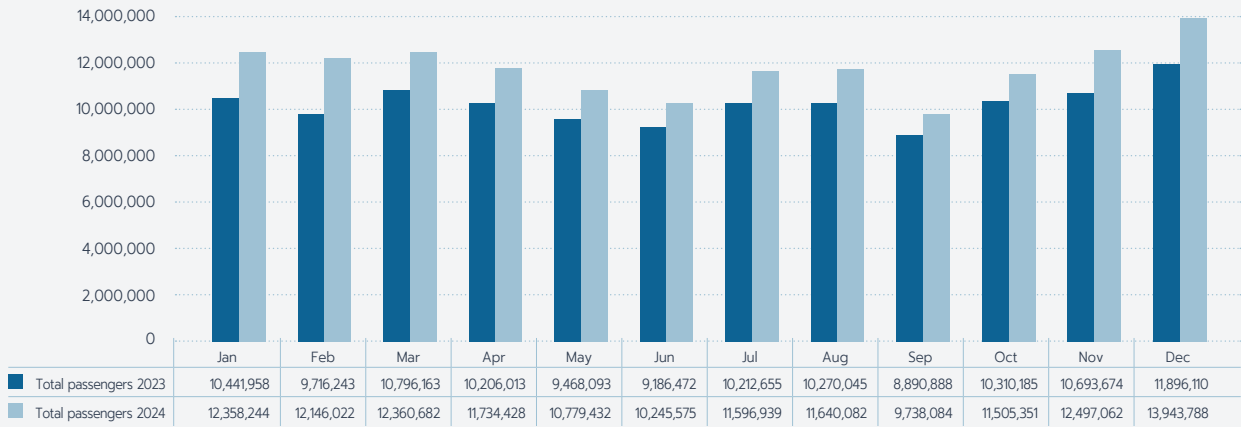
1 January-31 December 2024

Results

Monthly air transport statistics 2024



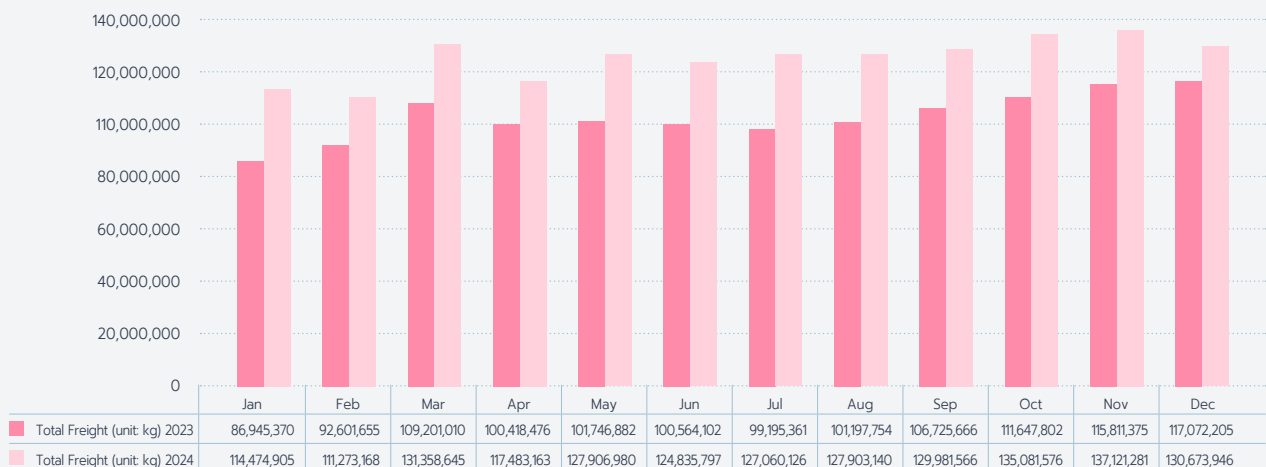
จำนวนผู้โดยสาร ปี 2566 และ 2567
Number of passengers in 2023 and 2024



จำนวนเที่ยวบิน ปี 2566 และ 2567
Number of Airport Movements in 2023 and 2024



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 2566 และ 2567
Total Freight (unit: kg) in 2023 and 2024





» การจัดการเรื่องร้องเรียน

วัตถุประสงค์

การจัดการข้อร้องเรียนของ กพท. ได้คำนึงถึงหลักการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 3 สิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย มาตรา 41 ที่สรุปความว่า บุคคลและชุมชนย่อมมีสิทธิเสนอเรื่องร้องเรียนต่อหน่วยงานของรัฐและได้รับแจ้งผลการพิจารณาโดยรวดเร็ว และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 หมวด 7 การอำนวยความสะดวก และการตอบสนองความต้องการของประชาชน มาตรา 38 ซึ่งกำหนดว่า เมื่อส่วนราชการใดได้รับการติดต่อสอบถามเป็นหนังสือจากประชาชน หรือจากส่วนราชการด้วยกันเกี่ยวกับงานที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการนั้น ให้เป็นหน้าที่ของส่วนราชการนั้นต้องตอบคำถาม หรือแจ้งผลการดำเนินการ และในกรณีที่มีที่อยู่ของบุคคลนั้น ให้แจ้งบุคคลนั้นทราบผลการดำเนินการด้วย อีกทั้ง กพท. เล็งเห็นถึงการตอบสนองในส่วนของผู้ข้อมูลว่า ระบบรับเรื่องร้องเรียน เป็นช่องทางในการติดต่อระหว่าง กพท. กับประชาชนทั่วไป

รายละเอียดโดยสรุป

รับเรื่องร้องเรียนทางด้านการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัยการบิน การรักษาสีสิ่งแวดล้อมการบิน การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริการการบินพลเรือน และดำเนินการส่งเรื่องร้องเรียนผ่านระบบรับเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานของ กพท. เพื่อตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

1. จำนวนเรื่องร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 1 ของปีงบประมาณ 2567 ทั้งสิ้น 274 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 152 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 122 รายการ
2. จำนวนเรื่องร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 2 ของปีงบประมาณ 2567 ทั้งสิ้น 188 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 66 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 124 รายการ
3. จำนวนเรื่องร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2567 ทั้งสิ้น 124 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 35 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 89 รายการ

» Complaint management

Objectives

The complaint management system of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) is in compliance with Constitution of The Kingdom of Thailand B.E. 2560 (2017), Section 3, Right and Liberty of Thai Citizen, Act 41, referring that individuals and communities have the right to file complaints with government departments and get a prompt response, and Royal Decree referring to regulations and procedures of good governance B.E. 2546 (2003), Section 7, Facilitation and Fulfillment for public, Act 38, referring that any government department receive written request from public or government agency within their scope of authority, such department is responsible for addressing issues or providing feedback of work in progress. In case that requestor provides address, department must notify requestor of work in progress. CAAT recognizes that an effective complaint management system is an essential communication channel between CAAT and general public.

Summary

CAAT is responsible for addressing complaints related to the regulation, oversight, promotion, and development of the aviation sector. This includes matters concerning aviation safety, environmental protection, security, air transport facilitation, the air transport economy, and other civil aviation-related activities. In addition, CAAT is tasked with forwarding relevant complaints to internal departments for investigation and resolution.

Timeframe

1 January - 31 December 2024

Results

1. There are 274 complaints under authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Quarter 1 of 2024, 152 complaints were resolved, 122 complaints are in progress.
2. There are 188 complaints under authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Quarter 2 of 2024, 66 complaints were resolved, 124 complaints are in progress.
3. There are 124 complaints under authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Quarter 3 of 2024, 35 complaints were resolved, 89 complaints are in progress.



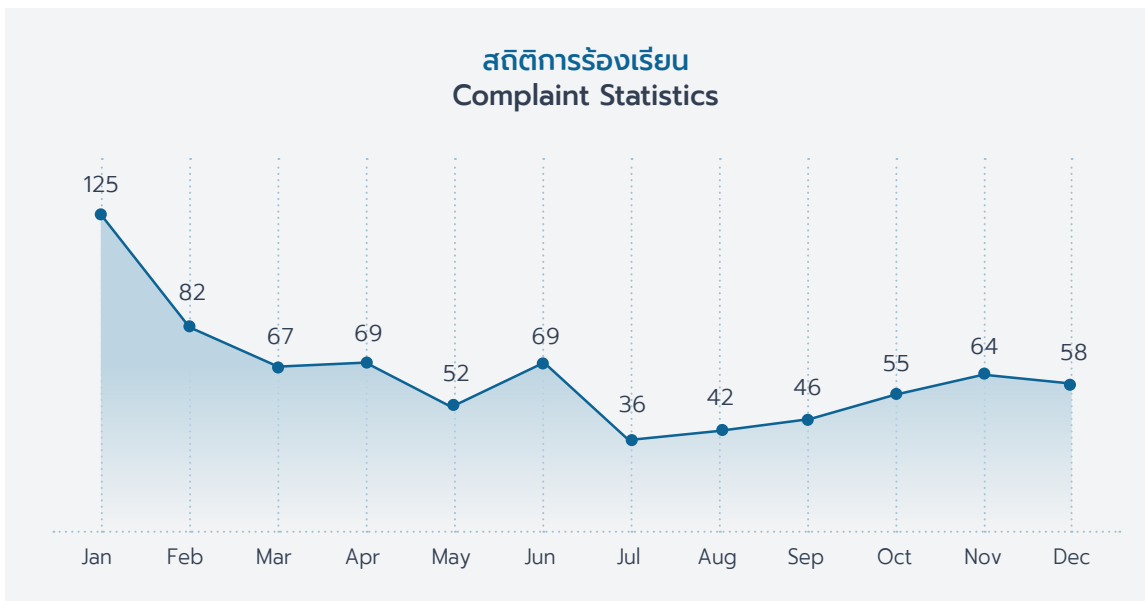
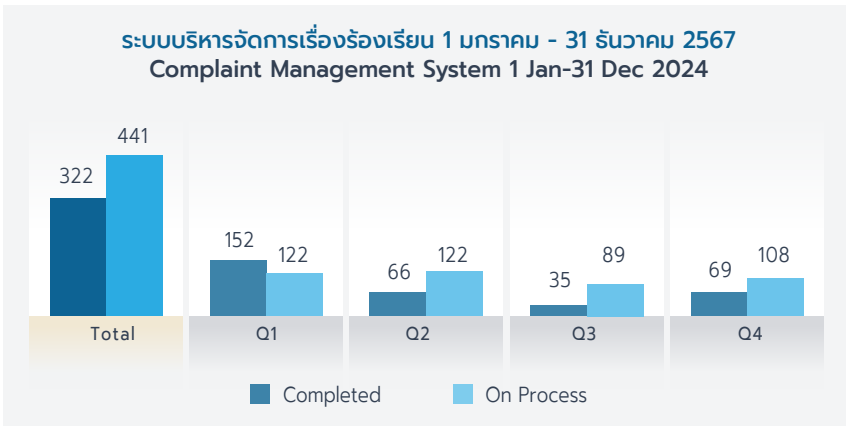
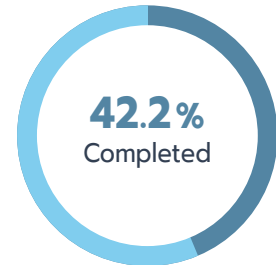
4. จำนวนเรื่องร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 4 ของปีงบประมาณ 2567 ทั้งสิ้น 177 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 69 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 108 รายการ

4. There are 177 complaints under authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Quarter 4 of 2024, 69 complaints were resolved, 108 complaints are in progress.

รวมเรื่องร้องทุกข์ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ของปีงบประมาณ 2567 ทั้งสิ้น 763 รายการ

Total 763 complaints under authority of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) in fiscal year 2024, 322 complaints were resolved, 441 complaints are in progress.

สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 322 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 441 รายการ





ด้านการบริหารองค์กร Organizational Management



CAAT

» กพท. ผ่านการรับรองมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISO/IEC 27001: 2022)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาคุณภาพระบบการบริหารจัดการ นโยบาย แนวปฏิบัติ และกระบวนการในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศของ กพท. ให้อยู่ในระดับมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับต่อหน่วยงานภายในและภายนอก
2. พัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีความรู้ และมีทักษะการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ตามมาตรฐานสากล
3. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับหน่วยงาน และสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ในการใช้บริการด้านสารสนเทศของ กพท.
4. เพื่อให้การดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ของ กพท. สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ด้านการบิน หรือ Aviation Cybersecurity Strategy และ สอดคล้องตามแผนปฏิบัติการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ด้านการบิน หรือ Cybersecurity Action Plan Second edition ที่เผยแพร่โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่ กพท. ได้ขอการรับรองมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISO/IEC 27001: 2022) ในขอบเขต “ระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ครอบคลุมการปฏิบัติงานด้านห้อง Data Center ประกอบไปด้วย การจัดการสิ่งสนับสนุน การจัดการเครือข่าย การจัดการความมั่นคงปลอดภัย การจัดการเครื่องแม่ข่าย ระบบ Document and Record Management System (DRMS) ระบบ EMPIC และการพัฒนาซอฟต์แวร์ประยุกต์” จากผู้ตรวจรับรองมาตรฐาน บริษัท บีเอสไอ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด หรือ BSI Group ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD) และผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- คณะกรรมการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISMS Steering Committee) มี นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ รองผู้อำนวยการสายงานบริหารโครงการพิเศษ เป็นประธานในคณะกรรมการ
- คณะทำงานบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISMS Operation Team) มี นายวีระ ระบายศรี ผู้จัดการฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นประธานในคณะทำงาน
- คณะผู้ตรวจสอบภายในระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISMS Internal Auditor) มี นางสาวลักษณาวดี ตาลานนท์ พนักงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานอาวุโส สำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ เป็นประธานในคณะทำงาน

» CAAT Achieves Certification for Information Security Management System (ISO/IEC 27001: 2022)

Objectives

1. To enhance the quality of CAAT's information security management system, including policies, practices, and operational processes, to align with recognized internal and external standards.
2. To build staff capacity by strengthening their knowledge and skills in managing information security in accordance with international standards.
3. To promote a positive image of the organization and foster stakeholder confidence in CAAT's information services.
4. To ensure that CAAT's cybersecurity operations are in line with the Aviation Cybersecurity Strategy and the Cybersecurity Action Plan (Second Edition) published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)

Summary

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) applied for certification under the ISO/IEC 27001:2022 standard for Information Security Management Systems (ISMS), covering the scope of “Information security management system of data center operation, including support management, network management, security management, server management, Document and Record Management System (DRMS), EMPIC system, and application software development.” The certification was conducted by BSI Group (Thailand) Ltd.

Information Technology and Digital (ITD) department and related personnels are as follows;

- The initiative was led by the Information Technology and Digital Department (ITD) in collaboration with key stakeholders:
- ISMS Steering Committee, chaired by Mr. Pongpat Thiensiri, Deputy Director General (Special Project Management)
- ISMS Operation Team, chaired by Mr. Weera Rabaysri, Manager of Digital Technology Management Department
- ISMS Internal Auditor Team, chaired by Ms. Lucksanawadee Talanon, Senior Inspection and Standards Development Officer, Aviation Safety Management and Standards Assurance Office





- ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์

เข้ารับการตรวจรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2022 รอบที่ 1 (Stage 1 Audit) วันที่ 5 สิงหาคม 2567 และการตรวจรับรองมาตรฐานรอบที่ 2 (Stage 2 Audit) วันที่ 18-19 กันยายน 2567 โดยผลการตรวจรับรองมาตรฐานไม่พบความไม่สอดคล้อง (Non-conformity) และ กพท. สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและเกณฑ์ที่ระบุไว้ในแผนการตรวจรับรองได้ทุกประการ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาการปฏิบัติตามระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ เริ่มตั้งแต่เดือน มกราคม-กันยายน 2567 ระยะเวลาที่เข้ารับการตรวจรับรอง วันที่ 5 สิงหาคม และวันที่ 18-19 กันยายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ผ่านการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001: 2022 มาตรฐานสากลด้านการจัดการความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล โดยวันที่ 26 ธันวาคม 2567 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รับมอบใบรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2022 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลด้านการจัดการความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล จากนายกุลธัช บุญบงการ Country Manager บริษัท บีเอสไอ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ตอกย้ำถึงความมุ่งมั่นของ กพท. ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางไซเบอร์ในระดับสากล

นอกจากนี้ นายปริญญา หอมเอนก ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ และประธานกรรมการบริหาร บริษัท เอซิส โปรเฟสชั่นนัล เซ็นเตอร์ จำกัด ยังได้ร่วมแสดงความยินดีกับ กพท. และได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของความร่วมมือในการส่งเสริมมาตรฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลในภาคการบินพลเรือน การได้รับการรับรองครั้งนี้เป็นก้าวสำคัญที่แสดงถึงความทุ่มเทของ กพท. ในการเป็นองค์กรที่มุ่งมั่นในการสร้างความมั่นคงและพัฒนาเสถียรภาพในระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยต่อไป

- Human Capital Management Division

CAAT underwent Stage 1 and Stage 2 audits for ISO/IEC 27001:2022 certification on 5 August and 18-19 September 2024, respectively. The audits identified no non-conformities, and CAAT fully complied with all applicable requirements and criteria outlined in the audit plan.

Timeframe

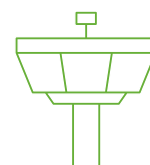
The implementation of the information security management system was carried out from January to September 2024. The audits were conducted on 5 August and 18-19 September 2024.

Results

On 26 December 2024, CAAT was officially certified under ISO/IEC 27001:2022, the international standard for information security management. The certificate was presented to Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, by Mr. Kuldhaj Bunbongkarn, Country Manager of BSI Group (Thailand) Ltd. This achievement highlights CAAT's commitment to elevating cybersecurity standards to the international level.

On this occasion, Mr. Prinya Hom-Anek, cybersecurity expert and Chairman of the Executive Committee of ACIS Professional Center Co., Ltd., extended his congratulations to CAAT and emphasized the importance of collaboration in advancing information security standards within the civil aviation sector.

This certification marks a major milestone reflecting CAAT's strong dedication to promoting stability and enhancing the resilience of Thailand's civil aviation system.



» nwn. รับโล่รางวัล Prime Minister Award: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024 ด้าน Best Performance Award

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานสากล
2. ให้หน่วยงานมีการดำเนินการสอดคล้องตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 และประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อเป็นเกียรติกับหน่วยงานและเป็นขวัญกำลังใจให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ตลอดจนสร้างการตระหนักรู้ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ให้กับสังคมในวงกว้าง

รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) ได้เชิญหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน องค์กรอิสระ หน่วยงานควบคุมหรือกำกับดูแล หน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ และหน่วยงานภาคเอกชน สมัครเข้าร่วมกิจกรรม “Prime Minister Award: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024” และนำส่งข้อมูลและหลักฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงาน เพื่อพิจารณาคัดเลือกเป็นหน่วยงานที่มีผลการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ดีเด่นระดับชาติ

ในการนี้ ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัลได้สมัครเข้าร่วมกิจกรรมและนำส่งข้อมูล หลักฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ตลอดปี พ.ศ. 2567 เพื่อเข้าร่วมการคัดเลือกรางวัล Best Performance Award ประเภทหน่วยงานรัฐระดับกรม/กระทรวง

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาการปฏิบัติงานครอบคลุมการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ กพท. ตลอดทั้งปี พ.ศ. 2567

วันที่เข้ารับโล่รางวัลเกียรติยศ วันที่ 13 มกราคม 2568 เวลา 08.00-12.00 น.

» CAAT earns Prime Minister Award: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024, Best Performance Award

Objectives

1. To support the development of cybersecurity capabilities within the organizations in alignment with international standards.
2. To ensure that the organization operates in compliance with the Cybersecurity Act B.E. 2562 and other relevant regulations.
3. To recognize contribution as honor of organization, boost morale of personnels, and fostering broader public awareness of cybersecurity.

Summary

In response to the National Cyber Security Agency (NCSA), which invited government agencies, state enterprises, public companies, independent organizations, regulatory agencies, Critical Information Infrastructure (CII), and private companies to participate in the “Prime Minister Award: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024” and submit data and evidence of cybersecurity operation to be nominated cybersecurity organizations with national excellence award.

In this regard, The Digital Technology Management Department joined the event and submitted evidence of cybersecurity operation throughout 2024 to be nominated Best Performance Award in Department/Ministry level.

Timeframe

The operational period covers CAAT’s cybersecurity activities throughout the calendar year 2024.

The award presentation ceremony was held on 13 January 2025, from 8.00 to 12.00 hrs.





ผลการปฏิบัติงาน

วันที่ 13 มกราคม 2568 นายจรรยาพัฒน์ มากกลิ่น รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้ารับโล่รางวัล Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024 ด้าน Best Performance Award ซึ่งมอบให้กับองค์กรที่มีผลงานโดดเด่นในการป้องกันและรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ โดยรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) มีเป้าหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางไซเบอร์ของประเทศไทย และเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งภูมิภาคอาเซียน

รางวัล Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024 เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความตระหนักให้กับหน่วยงาน บุคลากรของหน่วยงาน รวมทั้งภาคประชาสังคมต่อการเตรียมความพร้อมรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่นับวันยิ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้น ผู้ชนะรางวัลทุกประเภทได้รับการประเมินจากเกณฑ์ที่เข้มงวด ครอบคลุมทั้งด้านการบริหารความเสี่ยง การปฏิบัติตามมาตรฐานสากล เช่น ISO 27001 และ GDPR รวมถึงการพัฒนาศักยภาพบุคลากร

» โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง)

วัตถุประสงค์

เพื่อให้บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training) ตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment

รายละเอียดโดยสรุป

การดำเนินการโครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง) สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน โดยในปี 2567 มีการกำหนดเป้าหมายโครงการ 6 เดือน คือ การพัฒนากลุ่มเป้าหมาย ผู้ตรวจสอบสวนด้านการบิน ผู้สอนภายในภาคทฤษฎี ผู้ฝึกปฏิบัติงาน และผู้ประเมินผลการฝึกปฏิบัติงาน รวมถึงพัฒนาผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาหลักสูตร โดยเข้ารับการอบรมในหลักสูตร Training Instructure Course (TIC) จากสถาบัน ICAO จัดโดยสถาบันการบินพลเรือน (CATC) ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ทักษะ และทัศนคติ ตาม ICAO Instructor Competency Framework และเหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะวิทยากร รวมถึงการนำทักษะดังกล่าวมาประกอบการจัดทำแนวทางพัฒนา

Results

On 13 January 2025, Mr. Kajonpat Maklin, Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) received the Prime Minister Awards : Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024, Best Performance Award, presented to organizations with excellence in preventing and handling cyber threats. The award was organized by the National Cyber Security Agency (NCSA), aiming to uplift standards of Thailand's cybersecurity and support the country as center of cybersecurity in ASEAN.

The Prime Minister Awards : Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2024 plays vital role in raising awareness among organizations, personnels, civil societies to ensure readiness to address cyber threat that are more likely to influence economic and social impacts. All award winners will be assessed against strict criteria in risk management, compliance to universal standards such as ISO 27001 and GDPR, and human potential development.

» Development of Competency-Based Training Program and Assessment (Ongoing Project)

Objective

To equip personnel in civil aviation security and safety compliance with technical qualifications and training aligned with the Competency-Based Training and Assessment (CBTA) approach.

Summary

The Development of Competency-Based Training Program and Assessment project aligns with Strategy 1: Enhancing government compliance to achieve sustainable standards. In 2024, the project was initiated as a 6-month phase aimed at developing the competencies of key personnel, including operations management inspectors, theory instructors, operators, evaluators, and course developers.

Trainees participated in the ICAO's Training Instructors Course (TIC) organized by the Civil Aviation Training Center (CATC). The course focuses on equipping participants with the knowledge, skills, and attitudes required by the ICAO Instructor Competency Framework. These capabilities enable trainees to contribute to the





หลักสูตรตามแนวทาง CBTA และกำหนดเป้าหมายโครงการ 12 เดือน คือ กพท. มีแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment (CBTA) สำหรับใช้เป็นแนวทางการประเมินผลให้กับผู้ฝึกปฏิบัติงานและผู้ประเมินผลการฝึกปฏิบัติงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายผู้ตรวจสอบด้านการบินมีคุณสมบัติและได้รับการอบรมตามแนวทาง CBTA ต่อไป

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง) ปี 2567 สรุปผลการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

เดือนมกราคม กพท. กำหนดกลุ่มเป้าหมายผู้ประเมิน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการพัฒนากลุ่มเป้าหมาย

เดือนกุมภาพันธ์ กพท. ได้หารือร่วมกับ Ms. Xiaoya Meng (Michelle) ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง CBTA และเป็นวิทยากรของ ICAO (ICAO-Qualified Instructor for the Training Developers Course, ICAO-Qualified Instructor for the Training Instructors Course, ICAO Instructional Systems Design Validator) เพื่อทบทวนรายละเอียดโครงการ และการดำเนินการโครงการ ระยะ 5 ปี รวมถึงเป้าหมายและกิจกรรมในปี 2567 โดยมีการกำหนดเป้าหมายโครงการ 12 เดือน คือ การพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง CBTA ส่วนของ Task Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Operation Management Inspector-ASI-OPS-OMI) ทั้งนี้ ผอ. กพท. ได้เห็นชอบรายละเอียดการดำเนินการโครงการฯ ดังกล่าวแล้ว

เดือนมีนาคม กพท. เตรียมการพัฒนากลุ่มเป้าหมายในโครงการ เพื่ออบรมหลักสูตร Training Instructure Course (TIC) จากสถาบัน ICAO จัดโดย CATC

เดือนเมษายน กลุ่มเป้าหมายโครงการฯ เข้ารับการอบรมหลักสูตร TIC จาก ICAO จัดโดย CATC

เดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม กพท. ขออนุมัติการอบรมร่วมกับ Ms. Xiaoya Meng (Michelle) ผู้เชี่ยวชาญจาก ICAO และเป็นวิทยากรในโครงการที่ให้ความรู้เชิงทฤษฎีและปฏิบัติ เพื่อพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง CBTA ส่วนของ Task Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายผู้ตรวจสอบด้านการบิน โดย ผอ. กพท. ได้อนุมัติให้กลุ่มเป้าหมายและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าฝึกอบรมในหลักสูตร OJT-Training Developer Course จำนวน 2 ครั้ง

development of CBTA-based training programs and assessments. The full development of the CBTA framework is scheduled across a 12-month timeframe, serving as a guideline for evaluating operators and evaluators in alignment with CBTA principles.

Timeframe

Competency-Based Training Program and Assessment (ongoing project) 2024 has been implemented based on following timeframe;

January: CAAT identified target trainees and related personnels to prepare development plan.

February: CAAT consulted with Ms. Xiaoya Meng (Michelle), expert in CBTA course development and instructor of ICAO (ICAO-Qualified Instructor for the Training Developers Course, ICAO-Qualified Instructor for the Training Instructors Course, ICAO Instructional Systems Design Validator) to review the project's 5-year implementation roadmap. The 2024 plan focused on developing a CBTA-compliant course (Task-Based Phase) for Operations Management Inspectors (ASI-OPS-OMI). The Director General of CAAT approved the implementation plan.

March: CAAT facilitated development of target trainees for Training Instructure Course (TIC) by ICAO to be held by CATC.

April: Target trainees attended TIC by ICAO held by CATC.

May-July: CAAT requested approval for training in collaboration with Ms. Xiaoya Meng (Michelle), an expert of ICAO and instructor of theory and practice training projects, to develop a course in compliance with CBTA direction in Task Based Phase. For the aviation inspector, Director General of CAAT approved participation of target trainees and related personnels in 2 OJT-Training Developer Courses.





เดือนสิงหาคม กลุ่มเป้าหมายได้เข้าร่วมการอบรม OJT-Training Developer Course ครั้งที่ 1 โดยมีผลลัพธ์ คือ การกำหนด Training Phase การจัดทำ Adapted Competency Framework (Task Based) ที่สอดคล้องกับ Job Analysis (KSAs) ของกลุ่มเป้าหมาย และโครงสร้างหลักสูตรส่วนของ Tasked Based และ Training Material

เดือนกันยายน-ตุลาคม กลุ่มเป้าหมายจัดทำร่าง Training Material และ Training Assessment พร้อมด้วยตัวอย่างประกอบ การนำเสนอการพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง CBTA คือ Flight Time Limitation (FTL)

เดือนพฤศจิกายน กลุ่มเป้าหมายได้เข้าร่วมการอบรม OJT-Training Developer Course ครั้งที่ 2 ร่วมกับวิทยากร โครงการ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และ Training and Assessment Material (Document Validation) และ ความสอดคล้องกับการพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง CBTA

เดือนธันวาคม HCD (HD) ได้จัดทำแนวทางการพัฒนา หลักสูตรตามแนวทาง CBTA โดย ผอ. กพท. ได้ เห็นชอบแนวทางฯ รวมถึงรายละเอียดการดำเนินโครงการในปี 2568 (Action Plan โครงการพัฒนาระบบ CBTA ต่อเนื่อง ปี 2568) เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ตามเป้าหมายโครงการฯ กลุ่มเป้าหมายผู้ตรวจสอบ และ ทีมที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาหลักสูตรเข้ารับการพัฒนา เพื่อ นำ ความรู้และทักษะที่ได้รับมาจัดทำแนวทางการพัฒนาหลักสูตร ตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment (CBTA) เสนอต่อ ผอ. กพท. โดย ผอ. กพท. ได้เห็นชอบ แนวทางฯ วันที่ 26 ธันวาคม 2567 เรียบร้อยแล้ว

» งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมาย (High Performance Leadership and Outstanding people development) (โครงการต่อเนื่อง)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาภาวะผู้นำของผู้บริหารให้มีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และทัศนคติ ด้านภาวะผู้นำ ให้สอดคล้อง กับเป้าหมายขององค์กร และเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
2. เพื่อสร้างพื้นฐานในการพัฒนาพนักงานเพื่อนำไปสู่การเป็น ผู้นำองค์กร (Successor) ในอนาคตได้อย่างยั่งยืน
3. เพื่อพัฒนาผู้บริหารและสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มี สมรรถนะสูงและขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การเป็นองค์กร สมรรถนะสูง (High Performance Organization) ที่มีความเป็นมืออาชีพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

August: Trainees attended the 1st OJT Training Developer Course, focusing on identifying the Training Phase and developing an Adapted Competency Framework (Task-Based), aligned with Job Analysis (KSAs), course structure, and training materials.

September-October: Participants created training content and assessment tools, including sample outputs such as the Flight Time Limitation (FTL) module, in line with CBTA direction.

November: Participants attended the 2nd OJT Training Developer Course, during which instructors validated the accuracy and alignment of training and assessment materials with CBTA standards.

December: HCD (HD) finalized the CBTA-aligned training course. On 26 December 2024, the Director General of CAAT approved the proposed 2025 implementation plan as part of the project's ongoing development.

Results

The project's target participants, including inspectors and course developers, have completed training to enhance their knowledge and skills in developing courses based on the Competency-Based Training Program and Assessment (CBTA). The direction and scope of the CBTA initiative were officially approved by the Director General of CAAT on 26 December 2024, forming the foundation for the 2025 continuation of the project.

» High Performance Leadership and Outstanding People Development (Ongoing Project)

Objectives

1. To develop leadership of top executives in terms of knowledge, skills, and attitudes that align with organization's goals and ensure continuous improvement.
2. To establish a sustainable foundation for employee development, preparing them to become future leaders of the organization (successors).
3. To cultivate high-performance executives and transformational leaders who will drive CAAT toward becoming a high-performance organization with professionalism and international recognition. →



รายละเอียดโดยสรุป

กพท. มีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริม พัฒนาและกำกับดูแล ด้านการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญขององค์กรที่จะสามารถสร้างความเข้มแข็ง และขับเคลื่อนองค์กรสู่ความสำเร็จ มั่นคง และมีประสิทธิภาพได้ ดังนั้น พนักงานในระดับผู้บริหารจะต้องมีความรู้ และความสามารถในทักษะที่หลากหลายในการบริหาร เพื่อนำพาองค์กรสู่ความยั่งยืน โดยจะสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนาคนให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน ประกอบกับมีตัวชี้วัดเรื่องการพัฒนาทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะความสามารถ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร

จากเหตุผลดังกล่าว ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ กองพัฒนาทุนมนุษย์ จึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาผู้บริหารอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2567 ได้มีการดำเนินการงานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานเพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (โครงการต่อเนื่อง) (High Performance Leaders and Outstanding People Development) เพื่อพัฒนาส่วนของ Leadership focus และ Strategic focus และเพิ่มพูนความรู้และทักษะการเป็นผู้นำ และพัฒนาภาวะผู้นำของผู้บริหารให้สามารถปฏิบัติงานสอดคล้องกับภารกิจของ กพท. และการบริหารผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง โดยกลุ่มเป้าหมายแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 กลุ่มคือ High Performance Leader Development (HPL) ระดับผู้จัดการ และ Outstanding People Development (OPD) ระดับหัวหน้า รวมจำนวนทั้งหมด 67 ราย รวมถึงให้กลุ่มเป้าหมายผู้เข้าอบรมได้นำเสนอโปรเจกต์ (Project Presentation Day) ให้กับคณะผู้บริหารระดับสูงและคณะวิทยากรในโครงการเพื่อให้คำแนะนำในการนำเสนอโครงการต่าง ๆ และ กพท. ได้จัดพิธีมอบประกาศนียบัตรให้กับผู้เข้าอบรมในโครงการเรียบร้อยแล้ว

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

การดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรครึ่งปีแรก ไตรมาสที่ 1-2 ส่วนของ Leadership focus

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ระดับผู้จัดการ (HPL) และระดับหัวหน้ากอง (OPD) โดยมีรูปแบบการดำเนินการเป็นการบรรยาย การปฏิบัติ Project Coaching มีรายละเอียดดังนี้

กพท. ดำเนินการ Kick-off โครงการ โดยเริ่มกิจกรรมซักซ้อมและปฐมนิเทศก่อนเข้ารับการอบรม สำหรับกลุ่มเป้าหมายระดับผู้จัดการ (HPL) ในวันที่ 17 มกราคม 2567 และกลุ่มเป้าหมายระดับหัวหน้า รุ่นที่ 1 และ 2 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 โดยดำเนินการตามกำหนดการ ดังนี้

โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของผู้บริหาร (HPL) ระดับผู้จัดการ

- หลักสูตร Lead Self วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 15 มีนาคม 2567

Summary

CAAT is responsible for promoting, developing, and regulating the nation's civil aviation sector. To ensure the organization's strength, success, stability, and operational efficiency, it is essential for top executives to strengthen and cultivate the organization.

Executives are expected to possess multidisciplinary expertise in management to establish a sustainable and resilient organization. The management approach aligns with Strategic 4: Managing and developing people as the heart of organizational progress and innovation across all functions toward becoming a high-performance and sustainable organization. As part of this strategy, CAAT has established key performance indicators (KPIs) focused on human capital development. These include developing high-performance transformational leaders and cultivating personnel whose qualities, capabilities, and behaviors align with organizational goals and values.

To address these goals, the Human Capital Development Division under the Human Capital Management Department has continued to implement executive development programs. In 2024, the High-Performance Leadership and Outstanding People Development Project (ongoing) was launched to strengthen leadership and strategic focus, expand knowledge and leadership skills, and enhance executives' ability to lead in alignment with CAAT's mission and manage teams more effectively. Development of high-performing transformational leaders is divided into 2 groups, which are High Performance Leader Development (HPL) in manager level and Outstanding People Development (OPD) in supervisor level, total 67 participants were enrolled. As part of the program, all participants presented their projects during Project Presentation Day to senior executives and instructors for feedback and evaluation. A certificate presentation ceremony was later held to recognize participants' achievements.

Timeframe

First Half of the Year (Q1-Q2): Leadership Focus

Targets include High Performance Leader Development (HPL) and Outstanding People Development (OPD). Project implementation includes lecture, practice, project coaching.

CAAT kicked off the project by starting rehearsal and orientation prior to training day, for High Performance Leader Development (HPL), manager level on 17 January 2024 and Outstanding People Development (OPD),



- หลักสูตร Lead People วันที่ 27 มีนาคม 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 26 เมษายน 2567
- หลักสูตร MODULE 3 Lead Culture วันที่ 2 พฤษภาคม 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 29 พฤษภาคม 2567
- หลักสูตร Presentation วันที่ 17 มิถุนายน 2567

โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของพนักงาน ระดับหัวหน้า รุ่นที่ 1 (OPD รุ่นที่ 1)

- หลักสูตร The 7 Habit for Manager วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 2 เมษายน 2567
- หลักสูตร The 6 Critical Practices for Leading a Team วันที่ 24-25 เมษายน 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 24 พฤษภาคม 2567
- หลักสูตร Presentation วันที่ 26 มิถุนายน 2567

โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของพนักงาน ระดับหัวหน้า รุ่นที่ 2 (OPD รุ่นที่ 2)

- หลักสูตร The 7 Habit for Manager วันที่ 1 มีนาคม 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 2 เมษายน 2567
- หลักสูตร The 6 Critical Practices for Leading a Team วันที่ 29-30 เมษายน 2567
- หลักสูตร Online Group Coach วันที่ 28 พฤษภาคม 2567
- หลักสูตร Presentation วันที่ 26 มิถุนายน 2567

การดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรครึ่งปีหลัง ไตรมาสที่ 3-4 ส่วนของ Strategic focus

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ระดับผู้จัดการ และระดับหัวหน้ากอง โดยมีรูปแบบการดำเนินการเป็นการบรรยาย การปฏิบัติ Project Coaching มีรายละเอียดดังนี้ ในวันที่ 28 สิงหาคม 2567 ดำเนินการ Kick-off หรือการประชุมนิเทศก่อนเรียน อธิบายรายละเอียดหลักสูตร และความคาดหวังตลอดโครงการ ของทั้ง 3 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

supervisor level, batch 1 and 2, on 8 February 2024. Schedules are as follows;

Leadership trainings for High Performance Leader Development (HPL), manager level

- Lead Self course, 7 February 2024
- Online Group Coach course, 15 March 2024
- Lead People course, 27 March 2024
- Online Group Coach course, 26 April 2024
- MODULE 3 Lead Culture course, 2 May 2024
- Online Group Coach course, 29 May 2024
- Presentation course, 17 June 2024

Outstanding People Development (OPD), supervisor level (OPD batch 1)

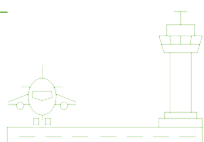
- The 7 Habit for Manager course, 28 February 2024
- Online Group Coach course, 2 April 2024
- The 6 Critical Practices for Leading a Team course, 24-25 April 2024
- Online Group Coach course, 24 May 2024
- Presentation course, 26 June 2024

Outstanding People Development (OPD), supervisor level (OPD batch 2)

- The 7 Habit for Manager course, 1 March 2024
- Online Group Coach course, 2 April 2024
- The 6 Critical Practices for Leading a Team course, 29-30 April 2024
- Online Group Coach course, 28 May 2024
- Presentation course 26 June 2024

Second Half of the Year (Q3–Q4): Strategic Focus

Targets include managers and supervisors. Project implementation includes lecture, practice, project coaching. CAAT kicked off the project and orientation prior to training day, on 28 August 2024. Schedules and expectations are as follows; →



โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของผู้บริหาร (HPL) ระดับผู้จัดการ มีการดำเนินการ ดังนี้

- หลักสูตร Business Model Canvas ในวันที่ 2-3 กันยายน 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 16 กันยายน 2567
- หลักสูตร Project Management ในวันที่ 16-17 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 28 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Final Presentation วันที่ 20 พฤศจิกายน 2567

โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของพนักงาน ระดับหัวหน้า รุ่นที่ 1 (OPD รุ่นที่ 1)

- หลักสูตร Business Model Canvas ในวันที่ 9-10 กันยายน 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 16 กันยายน 2567
- หลักสูตร Business Model Canvas ในวันที่ 3-4 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 28 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Final Presentation วันที่ 20 พฤศจิกายน 2567

โครงการพัฒนาภาวะผู้นำของพนักงาน ระดับหัวหน้า รุ่นที่ 2 (OPD รุ่นที่ 2)

- หลักสูตร Business Model Canvas ในวันที่ 16-19 กันยายน 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 30 กันยายน 2567
- หลักสูตร Business Model Canvas ในวันที่ 7-8 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Project Coach ในวันที่ 29 ตุลาคม 2567
- หลักสูตร Final Presentation วันที่ 20 พฤศจิกายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ตามเป้าหมายงาน 12 เดือน กลุ่มเป้าหมายระดับผู้จัดการ จำนวน 18 ราย และระดับหัวหน้า รุ่นที่ 1 จำนวน 25 ราย และรุ่นที่ 2 จำนวน 24 ราย รวมทั้งหมด 49 ราย เข้ารับการพัฒนาและนำเสนอผลงาน Project Presentation ต่อผู้บริหารระดับสูง และวิทยากร ในโครงการ ตามเกณฑ์การประเมินโครงการเรียบร้อยแล้ว

Leadership trainings for High Performance Leader Development (HPL), manager level

- Business Model Canvas course, 2-3 September 2024
- Project Coach course, 16 September 2024
- Project Management course, 16-17 October 2024
- Project Coach course, 28 October 2024
- Final Presentation course, 20 November 2024

Outstanding People Development (OPD), supervisor level (OPD batch 1)

- Business Model Canvas course, 9-10 September 2024
- Project Coach course, 16 September 2024
- Project Management course, 3-4 October 2024
- Project Coach course, 28 October 2024
- Final Presentation course, 20 November 2024

Outstanding People Development (OPD), supervisor level (OPD batch 2)

- Business Model Canvas course, 16-19 September 2024
- Project Coach course, 30 September 2024
- Project Management course, 7-8 October 2024
- Project Coach course, 29 October 2024
- Final Presentation course, 20 November 2024

Results

As per the 12-month plan, a total of 49 participants including 18 managers, 25 supervisors in batch 1, 24 supervisors in batch 2, successfully completed the training and presented their projects for evaluation. All participants met the program's assessment criteria and received feedback from senior executives and program instructors.





» Employee of the year 2024

วัตถุประสงค์

สร้าง Workplace of Choice และความมุ่งมั่นให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี

รายละเอียดโดยสรุป

ปี 2567 ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ กองพัฒนาคุณภาพชีวิต ได้จัดกิจกรรม Employee of the Year 2024 โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมเชิดชูและรักษาบุคลากรที่มีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีในการแสดงออกถึงพฤติกรรมตามค่านิยมองค์กร (Core Value) ของ CAAT ใน 3 ด้าน ได้แก่ 1. Integrity (ยึดมั่นในสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม) 2. Accountability (ตระหนักถึงผลการกระทำตามภาระรับผิดชอบ) และ 3. Collaboration (ประสานพลังเพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน) โดยผ่านกระบวนการและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจากคณะกรรมการคัดเลือกจากผู้เข้าแข่งขัน 23 ท่าน จนได้ผู้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายจำนวน 6 ท่าน

และวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 ที่ผ่านมากทพ. ได้ประกาศรางวัล Employee of the Year 2024 แก่บุคลากรที่มีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีตามค่านิยมองค์กร (Core Value) โดยผู้ที่ได้รับรางวัล ได้แก่

1. นายชลธิศ สุทธิกลม กองคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
2. นางสาวศาดพร ชัยณรงค์ กองมาตรฐานจราจรทางอากาศ ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ
3. นางสาวสิริธร เอ็มสมบุญ กองมาตรฐานบริการข่าวสารการบิน ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

กรกฎาคม-พฤศจิกายน 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ กองพัฒนาคุณภาพชีวิต ได้ส่งเสริมการรับรู้ค่านิยมองค์กร (Core Value) ผ่านกิจกรรม Employee of the Year 2024 เพื่อให้บุคลากรต้นแบบเป็นแรงบันดาลใจในการนำค่านิยมองค์กร (Core Value) ไปใช้กับการทำงานทุกภาคส่วนของ กทพ. และช่วยพัฒนาบุคลากรของ กทพ. ให้มีคุณภาพในด้านการกำกับดูแล และส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้ก้าวเข้าสู่มาตรฐานสากลต่อไป



» Employee of the Year 2024

Objectives

To foster a Workplace of Choice and promote a positive, value-driven corporate culture.

Summary

In 2024, the Environmental Human Capital Management Division under the Human Capital Management Department organized the Employee of the Year 2024 initiative. The objective was to support, recognize, and retain individuals whose behaviors exemplify CAAT's core values, positioning them as role models in three key areas which are 1. Integrity 2. Accountability and 3. Collaboration. A total of 23 candidates were nominated and evaluated based on defined criteria by the selection committee. From these, 6 finalists were shortlisted.

On 29 November 2024, CAAT awarded Employee of the Year 2024 to personnels who demonstrate core values of organization, as follows;

1. Mr. Cholathit Suthiklom, Consumer Protection Division, Economic Regulation Department (ERD)
2. Ms. Sataporn Chainarong, Air Traffic Standards Division, Air Navigation Service Standards Department (ANS)
3. Ms. Sireethorn Aimsomboon, Aeronautical Information Services Standards Division, Air Navigation Service Standards Department (ANS)

Timeframe

July-November 2024

Results

The Environmental Human Capital Management Division under the Human Capital Management Department successfully promoted CAAT's core values organization-wide via the Employee of the Year 2024 initiative. The selected individuals now serve as inspirational role models, embodying the organizational culture and values across all departments. Their exemplary performance contributes to the professional development of CAAT personnel and supports CAAT's mission to effectively regulate and advance Thailand's aviation sector in accordance with international standards.



» โครงการสัมมนาด้านความปลอดภัย หัวข้อ “Thailand Aviation Safety Seminar 2024: ICAO Standard Phraseology”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน โดยการส่งเสริมให้ใช้วลีมาตรฐานของ ICAO ระหว่างนักบินและพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่สนามบินให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
2. เพื่อลดอุบัติเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารที่ไม่มีประสิทธิภาพ ผ่านการสร้าง ความเข้าใจและการนำวลีมาตรฐานไปใช้ในทางที่ถูกต้อง
3. เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างนักบินและพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่สนามบิน เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลเป็นไปอย่างชัดเจน กระชับ และไม่มีความกำกวม

รายละเอียดโดยสรุป

การสัมมนาด้านความปลอดภัยในการบินนี้ จัดขึ้นเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2567 ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ และการถ่ายทอดสดบน Microsoft Team มีผู้เข้าร่วมงานทั้งสิ้น 428 คน แบ่งออกเป็นผู้เข้าร่วมประชุม ณ โรงแรมฯ จำนวน 250 คน และผ่าน Microsoft Team จำนวน 178 คน ซึ่งประกอบไปด้วยผู้บริหาร และพนักงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภขย.) Aviation Language Proficiency Testing Center (LPC) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตตะระหา โรงเรียนการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หน่วยงานราชการที่มีการปฏิบัติการบิน International Civil Aviation English Association และสมาคมการบินต่าง ๆ โดยเนื้อหาในการสัมมนาประกอบด้วย สถิติและแนวโน้มของการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร มาตรฐานสากลในการสื่อสารด้านการบิน การจัดทำและพัฒนามาตรฐานของ ICAO การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย การทดสอบความสามารถทางภาษาอังกฤษ และการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ กรณีตัวอย่าง รวมถึงแนวปฏิบัติที่ดีจากแต่ละองค์กรในอุตสาหกรรมการบิน

» “Thailand Aviation Safety Seminar 2024: ICAO Standard Phraseology”

Objectives

1. To promote operational safety by ensuring the use of ICAO standard phraseology among pilots, air traffic controllers, and airport personnel for streamlined operations.
2. To minimize incidents caused by inefficient communication by encouraging the understanding and proper use of standard phraseology.
3. To foster cooperation among pilots, air traffic controllers, and airport personnel to ensure clarity and conciseness in information exchange.

Summary

The Thailand Aviation Safety Seminar 2024 took place on 13 December 2024 at the Miracle Grand Convention Hotel, Bangkok, with a live session via Microsoft Teams. The event attracted 428 participants, including 250 in-person attendees and 178 remote participants. Attendees included executives and personnel from CAAT, the Office of the Search and Rescue Commission (SAR), the Aviation Language Proficiency Testing Center (LPC), Thai Air Operators (AOCs), Aeronautical Radio of Thailand (AEROTHAI) Ltd., the Department of Airports (DOA), Airports of Thailand (AOT) Plc., U-Tapao Airport, aviation training centers, and various aviation associations.

The seminar covered key topics such as related safety occurrences caused by inefficient communication, universal aviation communication standards, ICAO standard development, safety compliance, the English proficiency test, and best practices in the aviation sector.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567

ผลการปฏิบัติงาน

จากการสำรวจ ผู้เข้าร่วมงานส่วนมากพึงพอใจและเห็นว่าการจัดงานเป็นประโยชน์ โดยได้รับความรู้และได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ เพื่อนำไปใช้ปฏิบัติงาน และยังได้ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์สำหรับการจัดงานในโอกาสต่อไป

» ใ้รับรอง Quality Management System ISO 9001:2015 Surveillance and Relocation Aeronautical Information Service (AIS)

วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการประเมินคือการดำเนินการประเมินเพื่อติดตามและการย้ายตำแหน่งที่ตั้งของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (relocation) รวมถึงการค้นหาหลักฐาน (positive evidence) เพื่อให้แน่ใจว่าองค์ประกอบต่าง ๆ ในขอบเขตของการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐานการจัดการได้รับการตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพโดยการจัดการขององค์กร และระบบแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการสนับสนุนการบรรลุข้อกำหนดทางกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และข้อสัญญา รวมถึงวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้ตามขอบเขตของมาตรฐานการจัดการ พร้อมทั้งยืนยันถึงความสำเร็จและความเหมาะสมอย่างต่อเนื่องของแผนกลยุทธ์ในอนาคต

รายละเอียดโดยสรุป

ด้านการบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services - AIS)

1. ผลิตภัณฑ์ที่ข้อมูลการบิน: เอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP), ประกาศเวียนการบิน (AIC), แผนภูมิ (Chart), ประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) และ Digital Data Set
2. Pre and Post Flight Services

Timeframe

October-December 2024

Results

The survey results indicate that the majority of participants were satisfied with the event, highlighting the value of the knowledge gained and the opportunity to exchange practical experiences. Participants also provided valuable suggestions for improving future events.

» Certification of the Quality Management System ISO 9001:2015 Surveillance and Relocation of the Aeronautical Information Service (AIS)

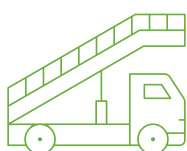
Objectives

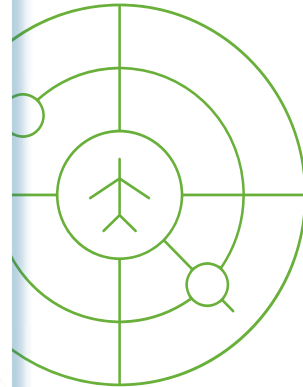
The Objective of the assessment is to oversee the surveillance and relocation of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), while identifying positive evidence to confirm that the scope of regulations and certification processes has been effectively implemented. The organization must demonstrate its capability to comply with applicable laws, regulations, contractual clauses, and objectives outlined in its management standards. Furthermore, the organization must validate the effectiveness of current strategies and assess the continued suitability of future strategic plans.

Summary

Aeronautical Information Services (AIS)

1. Aviation information: Aeronautical Information Publication (AIP), Aeronautical Information Circular (AIC), chart, Notice To Airmen (NOTAM) Digital Data Set
2. Pre and Post Flight Services





ประสิทธิภาพของกระบวนการ :

- จัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) โดยเริ่มดำเนินการในปี 2023 และในปี 2024 อยู่ในกระบวนการสัมมนา กลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) (เป้าหมายเสร็จสิ้นในเดือนพฤษภาคม 2025)
- จัดทำแผนสำหรับแผน National Aeronautical Information Service Road Map โดยในปี 2024 อยู่ระหว่างการจัดทำแผนและได้รับการอนุมัติจากผู้อำนวยการ (เป้าหมายเสร็จสิ้นในเดือนพฤศจิกายน 2024)

การประเมินความเสี่ยง :

- ความล่าช้าในกระบวนการดำเนินงานของ AIS และไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย (ระดับความเสี่ยง = 9, ความเสี่ยงสูง)
- การดำเนินการ : ส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมเกี่ยวกับ WAC Chart และ Cartography

การสุ่มตรวจสอบ (Sampling) :

- ตรวจสอบคู่มือการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (Operation Manual)
- ตรวจสอบคู่มือกระบวนการให้บริการข้อมูลก่อนและหลังเที่ยวบิน (Pre and Post Flight Services)
- ตรวจสอบผลิตภัณฑ์ AIP, eAIP, AIP Supplementation, AIC, NOTAM, และ Chart
- ตรวจสอบข้อมูลนำเข้าจากแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและชื่อผู้ที่ได้รับอนุญาตให้แก้ไข AIP (AIP Authorized Person: AAP) โดยพบว่ามีการบันทึกการอนุมัติโดยหัวหน้ากองข้อมูลข่าวสารการบิน (AI Head)

Process Efficiency:

- Initiate System Wide Information Management (SWIM Master Plan) for Thailand. The project commenced in 2023, with focus group activities conducted in 2024, and project is expected to be completed by May 2025.
- Initiate National Aeronautical Information Service Road Map. The plan was approved by Director General in 2024 and is scheduled for completion in November 2024.

Risk Assessment:

- Delay in AIS processes and inability to meet objectives (Risk level = 9, High risk)
- Process: Assigned personnel to attend training about WAC Chart and Cartography

Sampling:

- Verified the AIS Operation Manual
- Verified the Pre and Post Flight Services Manual
- Verified the AIP, eAIP, AIP Supplementation, AIC, NOTAM, and charts
- Verified data inputs from relevant departments and verify accuracy of information and AIP Authorized Person (AAP). Approval is done by AI Head and documented.
- Verified CMS by randomly checking NOTAM: C4217/24
- Verified Enroute Chart Checklist of for AIRAC cycle 09/24





- ตรวจสอบระบบ CMS โดยสุ่มตรวจสอบหมายเลข NOTAM: C4217/24
- ตรวจสอบรายการตรวจสอบแผนภูมิการบินทางอากาศ (Enroute Chart Checklist) ของรอบ AIRAC: 09/24
- ตรวจสอบ AIP ในรอบ AIRAC: 11/2024
- ตรวจสอบ AIC หมายเลข 10/24 ลงวันที่ 25/07/2024
- ตรวจสอบกระบวนการก่อนและหลังเที่ยวบิน โดยพบว่ากระบวนการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight) ซึ่งดำเนินการโดย AEROTHAI และใช้ SLA ในการควบคุมบริการส่วนกระบวนการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight) ได้พัฒนาขั้นตอนเพื่อรับข้อมูลการบินจากนักบิน
- ตรวจสอบ โดยให้บริการข้อมูล AIP, AIC, NOTAM และแผนภูมิการบิน (chart)

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

9 ตุลาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ตามที่บริษัท บีเอสไอกรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำการตรวจประเมินระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 เพื่อรักษาสถานภาพ (Surveillance) ในวันที่ 9 ตุลาคม 2567 โดยผลการตรวจสอบ มีดังนี้

- ไม่พบข้อบกพร่อง (Minor Nonconformity) ข้อสังเกต (Observation) และโอกาสในการปรับปรุง (Opportunity for Improvement) ทั้งนี้ ข้อบกพร่อง (Minor Nonconformity) เรื่องการจัดการข้อร้องเรียนยังไม่มีประสิทธิภาพที่ได้รับการตรวจประเมินประจำปี พ.ศ. 2566 ได้รับการปิดข้อบกพร่องเรียบร้อยแล้ว

» การรับรองการบริการการเดินทางอากาศ ด้านการให้บริการข่าวสารการบิน ตามมาตรฐานสากล

วัตถุประสงค์

เป็นการออกใบรับรองบริการการเดินทางอากาศที่แสดงถึงการที่หน่วยงานสามารถให้บริการการเดินทางอากาศ ด้านการให้บริการข่าวสารการบินเป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศที่กำหนด มีความปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพสอดคล้องตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

รายละเอียดโดยสรุป

- **Phase 1** : การให้ข้อมูลประกอบการขอรับใบรับรองบริการการเดินทางอากาศ ภูมิภาคพันธ์ 2563 ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (ฝ่ายบริการข่าวสารการบินเดิม) แจ้งความจำนงเพื่อเข้ากระบวนการขอรับการรับรอง

- Verified AIP of for AIRAC cycle 11/2024
- Verified AIC number 10/24, dated 25/07/2024
- Verified pre-flight and post-flight procedures. Pre-flight process is managed by AEROTHAI, in which service is controlled by SLA. Post-flight process is developed to receive aviation information from pilots.
- Verified and provide the provision of AIP, AIC, NOTAM information and charts

Timeframe

9 October 2024

Results

BSI Group (Thailand) Co., Ltd. conducted a surveillance assessment of the Quality Management System ISO 9001:2015 on 9 October 2024. The Assessment results are as follows;

- No minor nonconformities, observations, or opportunities for improvement were found. The previously identified minor nonconformity regarding ineffective complaint management, as assessed in 2023, has been successfully resolved.

» Certification of Air Navigation Services - Aeronautical information Services in Compliance with universal International Standards

Objective

The certification of air navigation services aims to showcase the organization's capability to provide air navigation and aeronautical information services in accordance with applicable regulations and standards. This certification ensures the safety, systematic organization, and efficiency of services in alignment with the universal standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Summary

- **Phase 1**: Submission of information for certification of air navigation services February 2020 Aeronautical Information Management (former Aeronautical Information Services) expressed its intention to enter the certification process in air navigation services, aeronautical information management





- การบริการการเดินอากาศ ด้านการให้บริการข่าวสารการบิน AIM และเข้าร่วม Face to Face Meeting กับฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ
- **Phase 2** : การยื่นคำขอรับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พฤษภาคม-มิถุนายน 2563
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน ยื่นแบบคำขอและเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้อง เพื่อฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ พิจารณาความครบถ้วนของเอกสารหลักฐาน
 - **Phase 3** : การตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารหลักฐานและตรวจสอบสถานที่ปฏิบัติงานจริง กันยายน 2563
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน รับการตรวจประเมินประกอบกระบวนการการขอรับรอง ณ ที่ตั้ง (On Site)
 - **Phase 4** : การแก้ไขข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐาน พฤศจิกายน 2563
ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องและรวบรวมเอกสารเพื่อขอปิดข้อบกพร่องต่าง ๆ
 - **Phase 5** : การออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ ธันวาคม 2567
ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศออกใบรับรองฯ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

กุมภาพันธ์ 2563-ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านการให้บริการข่าวสารการบินได้ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแบบท้ายใบรับรอง

(AIM) and participated in face-to-face meeting with the Air Navigation Service Standards Department.

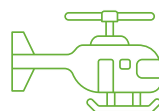
- **Phase 2**: Request of Certification of air navigation services
May-June 2020
Aeronautical Information Management submitted the application form and relevant documents to the Air Navigation Service Standards Department for verification of completeness.
- **Phase 3**: Evidence verification and on-site inspection
September 2020
Aeronautical Information Management Underwent an on-site assessment
- **Phase 4**: Non-conformity improvement
November 2020
Addressed the observations and complied supporting documents to request closure of all findings.
- **Phase 5**: Issuance of air navigation services certification
December 2024
The Air Navigation Service Standards Department issued the certificate

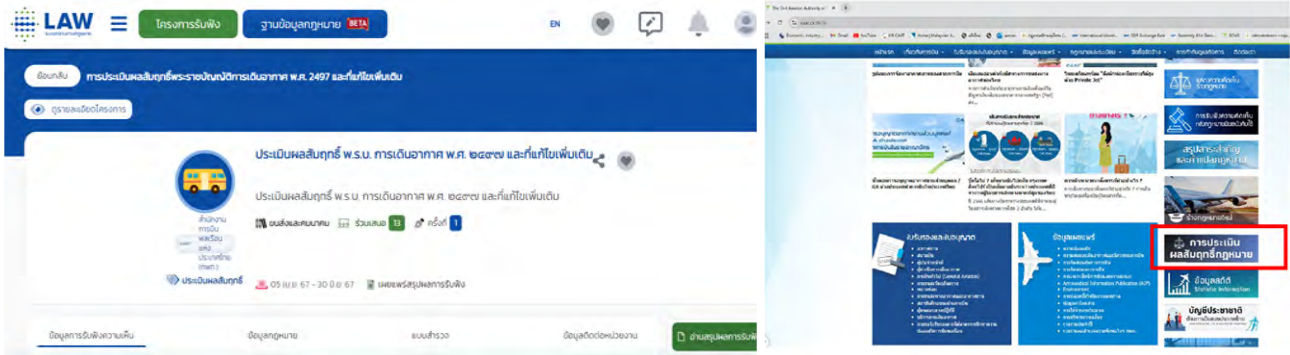
Timeframe

February 2020-December 2024

Results

Aeronautical Information Management (AIM) received certification in the provision of aeronautical information services, in accordance with the conditions outlined in the certificate attachment.





» โครงการจัดทำการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

» Evaluation of Air Navigation Act, B. E. 2497 (1954) as amended until Air Navigation Act (No.14) B.E. 2562 (2019)

วัตถุประสงค์

ตามที่มาตรา 32 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กำหนดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์จากการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานที่รับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมาย โดย กพท. เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย จำนวน 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการรับขบวนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามกฎหมายตามแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมายโดยความเห็นชอบที่คณะรัฐมนตรีกำหนดผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (Law Portal) ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการมีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น การพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับหลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ การลดความซ้ำซ้อนและขัดแย้งของกฎหมาย การลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคม และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยต้องดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 มกราคม 2568

Objectives

According to the first clause of Article 32 of the Act on Legislative Drafting and Evaluation of Law B.E. 2562 (2019), responsible authorities with law enforcement powers shall evaluate the legislations under their responsibility. CAAT is responsible for the evaluation of 3 primary legislations, the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954) as amended until Air Navigation Act (No.14) B.E. 2562 (2019), the International Air Transport Act, B.E. 2558 (2015), and the Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree B.E. 2558 (2015).

A public consultation with related legal stakeholders must also be held according to the evaluation guidelines approved by the Law Reform Commission and Cabinet through the central legislation system (Law Portal). Evaluation of legislations are to ensure that only necessary laws are enacted and aligns with universal standards and international obligations to minimize redundancies and conflicts of laws, reduce inequality, promote fairness in society and increase Thailand's competitive capacity. Evaluation must be completed by 1 January 2025.

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ได้ดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์จากการบังคับใช้กฎหมายของกฎหมาย จำนวน 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการรับขบวนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ดังนี้

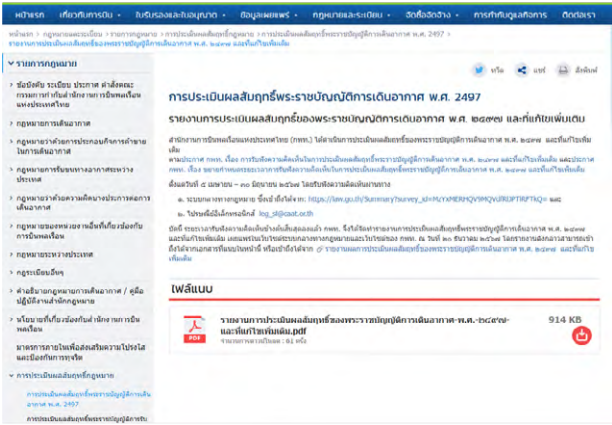
Summary

CAAT has evaluated 3 primary legislations, which are the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954) as amended until Air Navigation Act (No.14) B.E. 2562 (2019), the International Air Transport Act, B.E. 2558 (2015), and the Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree B.E. 2558 (2015), by:

1. ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วไปและผู้ที่เกี่ยวข้องตามแบบสำรวจความคิดเห็นผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กพท. (caat.or.th) ประกอบด้วยแบบฟอร์มการแสดงความคิดเห็นและประกาศ กพท. เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท. ทั้ง 3 ฉบับ

1. Preparation of the necessary information for a public consultation with the general public and those interested via the central legislation system (law.go.th) and CAAT's website (caat.or.th) during





โดยมีการเผยแพร่ประกาศการรับฟังความคิดเห็น
ในระบบกลาง (Law.go.th) และผ่านเว็บไซต์ของ กพท.
ตั้งแต่วันที่ 19 ธันวาคม 2567

2. ดำเนินการรวบรวมผลการแสดงความคิดเห็นที่ได้รับ
ผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และผ่านเว็บไซต์ของ กพท.
เพื่อนำมาวิเคราะห์และจัดทำรายงานการประเมินผล
สัมฤทธิ์ ระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม 2567
3. เผยแพร่รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และ
พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558
ผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และเว็บไซต์ กพท. (caat.or.th)
เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2567 วันที่ 20 ธันวาคม 2567 และ
วันที่ 26 ธันวาคม 2567 ตามลำดับ
4. เสนอรายงานผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติ
การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และ
พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558
ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2567
วันที่ 20 ธันวาคม 2567 และวันที่ 27 ธันวาคม 2567
ตามลำดับ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

จัดทำและเผยแพร่รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของ
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการรับขน
ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และรายงานการประเมิน
ผลสัมฤทธิ์ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2558 ครบถ้วนภายในวันที่ 1 มกราคม 2568

April-August 2024, which consists of a Comments
form and the announcement of CAAT regarding
public consultation of the evaluation of CAAT’s
legislations.

2. Collection of comments gathered from the central
legislation system (law.go.th) and CAAT’s website
(caat.or.th) for analysis and preparation of
the evaluation report during September-December
2024.
3. Distribution of the Air Navigation Act, B.E. 2497
(1954) as amended until Air Navigation Act
(No.14) B.E. 2562 (2019) evaluation report on
the 19th December 2024, the International Air
Transport Act, B.E. 2558 (2015) evaluation report
on the 20th December 2024, and the Civil Aviation
Authority of Thailand Emergency Decree
B.E. 2558 (2015) evaluation report on the 26th December
2024 via the central legislation system (law.go.th).
4. Proposed the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954)
as amended until Air Navigation Act (No.14)
B.E. 2562 (2019) evaluation report on the 19th December
2024, the International Air Transport Act,
B.E. 2558 (2015) evaluation report on the 20th December
2024, and the Civil Aviation Authority of Thailand
Emergency Decree B.E. 2558 (2015) evaluation
report on the 27th December 2024 to the Ministry
of Transport.

Timeframe

1 January-31 December 2024

Results

CAAT has conducted and distributed the legislative
evaluation reports of the Air Navigation Act, B.E. 2497
(1954) as amended until Air Navigation Act (No.14)
B.E. 2562 (2019), the International Air Transport Act,
B.E. 2558 (2015), and the Civil Aviation Authority of Thailand
Emergency Decree B.E. 2558 (2015) within the 1 January
2025.





» การจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

วัตถุประสงค์

ตามที่มาตรา 22 วรรคสอง และมาตรา 39 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กำหนดให้จัดทำกฎหมายลำดับรองให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 4 ปี นับแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2562 สำหรับกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ในวันที่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ รวมถึงหากกฎหมายระดับพระราชบัญญัติที่ออกใหม่กำหนดให้มีการออกกฎหมายลำดับรอง โดยเปลี่ยนแปลงลำดับศักดิ์หรือรูปแบบของบัญญัติที่จะต้องออกที่แตกต่างจากพระราชบัญญัติฉบับเดิม และหน่วยงานเห็นว่าหลักการตามกฎหมายลำดับรองนั้นยังคงใช้ได้อยู่ หน่วยงานควรปรับปรุงกฎหมายลำดับรองเช่นว่านั้นให้เป็นไปตามลำดับศักดิ์หรือรูปแบบของบัญญัติเพื่อให้สอดคล้องตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติที่ออกใหม่ และต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2566 เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการดำเนินการจัดทำกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในกฎหมายที่กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบออกไปอีก 1 ปี โดยให้ดำเนินการออกกฎหมายลำดับรองภายในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ได้ดำเนินการตรวจสอบรายการกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ที่ต้องออกให้ครบถ้วนแล้วเสร็จภายในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567 จำนวน 66 เรื่อง โดยออกเป็นข้อบังคับข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบรวมทั้งสิ้น 57 รายการ โดยจัดทำเป็นแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2567

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2567

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ได้ดำเนินการจัดทำกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ทั้ง 66 เรื่อง รวมเป็นกฎระเบียบที่ออกทั้งสิ้น 57 ฉบับแล้วเสร็จและมีผลใช้บังคับครบถ้วนภายในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567

» The Enactment of Secondary Legislation Under Powers Delegated by the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954) and Revisions to Follow Compliance with the Act on Legislative Drafting and Evaluation of Law B.E. 2562 (2019)

Objectives

Clause 2 of Article 22 and Article 39 (1) of the Act on Legislative Drafting and Evaluation of Law B.E. 2562 (2019) prescribes that all secondary legislation under powers delegated by any primary legislations before this Act was enacted, dated 27 November 2019, must be enacted within 4 years. For any new Acts delegating powers to secondary legislation which changes the legislative hierarchical order differing from the original Act, and when the responsible authority views that the principles of that secondary legislation are still applicable, the responsible authority should amend the secondary legislation to align with the new Act. Subsequently, according to the Cabinet resolution on 14 November 2023, the deadline to enact secondary legislation under the powers delegated by primary legislations which the Ministry of Transport is responsible for was extended for 1 year, with all secondary legislation to be enacted within 26 November 2024.

Summary

CAAT has reviewed the 66 topics with powers delegated by the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954) which needs to be enacted through secondary legislation by 26 November 2024. Subsequently, CAAT has enacted 57 secondary legislations in the form of regulations, requirements, notifications and orders following the Oversight Regulations Development Plan of 2024.

Timeframe

1 January-31 December 2024

Results

CAAT has completed the enactment of 66 topics with powers delegated by the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954) and Revision, through 57 secondary regulations within 26 November 2024.



รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2567

Audit Committee Performance Report 2024

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

คณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน โดยมีผู้จัดการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

ในปี 2567 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 6 ครั้ง ตั้งแต่เดือนมิถุนายน-ธันวาคม 2567 รายงานกรรมการตรวจสอบ และจำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม มีดังนี้

- | | |
|------------------------------|------------------|
| 1. นางชาริตา สีลายุทธ | ประธานกรรมการ |
| เข้าร่วมประชุม 6/6 ครั้ง | |
| 2. นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ | รองประธานกรรมการ |
| เข้าร่วมประชุม 6/6 ครั้ง | |
| 3. พลอากาศตรี นาถวุฒิ หนูทอง | กรรมการ |
| เข้าร่วมประชุม 6/6 ครั้ง | |

คณะกรรมการตรวจสอบมีการหารือร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน สรุปลงสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ มีดังนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รายไตรมาส และรายงานทางการเงินประจำปีของ กพท. ร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง สำนักตรวจสอบภายใน และ สตง. ในฐานะผู้สอบบัญชี โดยได้สอบถามผู้บริหารที่เกี่ยวข้องและผู้สอบบัญชีในเรื่องของความถูกต้องครบถ้วนของรายงานทางการเงิน และการปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำรายงานทางการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐาน และนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้

CAAT's Audit Committee has 3 members. On the committee, the Manager of the Internal Audit Office acts as the Secretary.

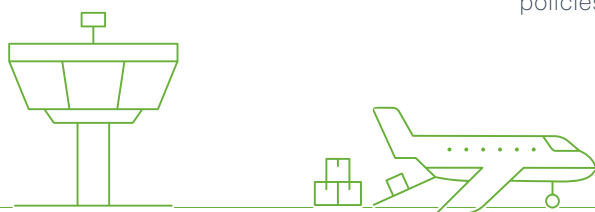
The Audit Committee conducted 6 meetings from June to December 2024. The list of the committee members in 2024 and their meeting attendances is given hereunder:

- | | |
|------------------------------------------|------------------|
| 1. Mrs. Charita Leelayudth | Chairperson |
| attended 6/6 meetings | |
| 2. Mr. Charnchao Chiyanukij | Vice Chairperson |
| attended 6/6 meetings | |
| 3. Air Vice Marshal Narthawuthi Yoothong | Committee Member |
| attended 6/6 meetings | |

In these meetings, the committee had discussions with CAAT's Director General, representatives from the State Audit Office of the Kingdom of Thailand (SAO), relevant executives, and internal auditors. The operations of the Audit Committee are summarized below.

Review of the Financial Reports

The Audit Committee reviewed the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)'s financial reports by quarter and by annual. Review was done in collaboration with related executives, internal auditors, and the State Audit Office of the Kingdom of Thailand (SAO) as auditor. Related executives and auditors were validated in terms of accuracy and completeness of financial reports, and updates of key financial entries to ensure that contents of financial reports are accurate in material aspects in accordance with government accounting standards and policies promulgated by the Ministry of Finance.





การสอบทานการบริหารความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านทุจริต

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการบริหารความเสี่ยงร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และสำนักตรวจสอบภายใน รวมถึงนโยบายการบริหารความเสี่ยง แผนงาน และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของ กอท. พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการให้พร้อมรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในปี 2567 ไม่พบประเด็นการทุจริตภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ และการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการรายงานผลการตรวจสอบกระบวนการต่าง ๆ ตามที่สำนักตรวจสอบภายในนำเสนอและติดตามการปรับปรุงการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะ และได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ ทั้งในด้านการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาดเสียหาย ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ จากการสอบทานมีความเห็นว่า กอท. ได้ดำเนินการตามองค์ประกอบการควบคุมภายในและเป็นไปตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างต่อเนื่อง

การรักษาคูณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนความเหมาะสมของกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ และได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยการประเมินตนเองในภาพรวมและการประเมินตนเองของกรรมการตรวจสอบรายบุคคล เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบเป็นไปตามกรอบอำนาจ และความรับผิดชอบอย่างครบถ้วน และมีประสิทธิภาพ โดยมีผลการประเมินอยู่ในเกณฑ์ "ดีเยี่ยม"

การกำกับดูแลการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี และสอบทานผลการตรวจสอบและการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบประจำปี โดยให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในประเด็นที่มีนัยสำคัญเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดี และมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ นอกจากนี้ยังได้พิจารณาสอบทานการทบทวนกฎบัตรการตรวจสอบภายใน การพิจารณาความเพียงพอของงบประมาณ บุคลากร การพัฒนาฝึกอบรม และความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายใน

นางชาริตา ลีลายุทธ์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

Review of Risk Management and Corruption Risk Management

The Audit Committee reviewed efficiency and effectiveness of risk management, risk management policies, plans, and directions that are likely to affect operation of CAAT. Review was done in collaboration with related executives, internal auditors and team has shared suggestions for improving processes to respond to further circumstances. The Audit Committee's review for 2024 revealed no corruption in the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).

Review of Internal Audit and Control Reports

The Audit Committee reviewed the reports of various audits and auditing procedures presented by the Internal Audit Office. Also, they followed up on the improvement of the internal control system as suggested in the audit reports and provided additional recommendations to refine management performance, in terms of operation, resource utilization, asset management, error protection, credibility of financial reports, compliance to laws and regulations. Based on review, the Audit Committee suggested that CAAT consistently complies with internal control procedures, regulations of Ministry of Finance's Regulation on state organizations' internal audit standards and guidelines, B.E. 2561 (2018).

The Audit Committee's Quality Maintenance

The Audit Committee reviewed suitability of Audit Committee Charter and conducted assessment of audit committee which includes individual and group self-assessments, to ensure compliance with the framework of its authority, duties and responsibility, and efficiency. Result of assessment is "Excellent".

Supervision of the Internal Audit

The Audit Committee reviewed annual audit plan, results of audit, and compliance to audit plan. Committee also shared suggestions in key areas to ensure good governance and sufficient internal audit. In addition, Committee reviewed Audit Committee Charter, sufficiency of budget and human resource, training, and independence of Internal Audit Office.

Mrs. Charita Leelayudth
Chairperson





04

งบการเงิน ประจำปี 2567 2024 FINANCIAL STATEMENTS



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรายงานการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า รายงานการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ผลการดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากหน่วยงานตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 เรื่อง หนี้สิน ที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กพท. มีคดีที่ถูกฟ้องร้องจำนวน 37 คดี มีทุนทรัพย์รวม 206.01 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงรายงานการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อรายงานการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับรายงานการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่า มีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล



ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อรายงานการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอรายงานการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการบัญชีภาคีรัฐและนโยบายการบัญชีภาคีรัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำรายงานการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่มีข้อกำหนดในกฎหมายหรือเป็นนโยบายรัฐบาลที่จะเลิกหน่วยงานหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานการเงินของ กพท.

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่น อย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้รายงานการเงินจากการใช้รายงานการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัย เยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในรายงานการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับ การสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงข้อมูลที่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของหน่วยงาน
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้หน่วยงานต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของรายงานการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่า รายงานการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13



(นางสาวกัลยณภัค เหมรัชต์จิระกุล)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 15 พฤษภาคม 2568



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	402,043,557.60	391,970,226.56
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมน	75,121,848.52	74,245,673.08
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	81,363,818.39	67,091,669.53
เงินลงทุนระยะสั้น	1,491,559,274.44	1,558,732,898.30
วัสดุคงเหลือ	372,154.99	420,165.17
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	14,319,557.60	44,200,974.80
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,064,780,211.54	2,136,661,607.44
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	23,249,883.62	19,567,344.31
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	83,111,520.68	73,186,796.86
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	106,361,404.30	92,754,141.17
รวมสินทรัพย์	2,171,141,615.84	2,229,415,748.61

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

(นางพรวิมล กิติศรีวรพันธุ์)
หัวหน้ากองบัญชีการเงิน
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

พลอากาศเอก
(มนตรี ชวนะประยูร)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)	
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	11	18,646,972.63	12,130,373.65
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	12	2,840,725.45	4,544,068.04
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	13	30,980,996.60	25,125,786.09
ส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	14	9,888,171.00	4,894,530.44
เงินรับฝากระยะสั้น	15	9,470,151.24	6,570,552.56
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	16	3,050,873.46	7,589,720.64
รวมหนี้สินหมุนเวียน		74,877,890.38	60,855,031.42
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินระยะยาว - สุทธิ	17	12,063,818.78	8,771,391.81
เงินรับฝากระยะยาว	18	9,300,186.00	9,300,186.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		21,364,004.78	18,071,577.81
รวมหนี้สิน		96,241,895.16	78,926,609.23
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุนรับโอนจากกรมการการบินพลเรือน	19	15,966,945.42	15,966,945.42
ทุนประเดิมจากรัฐบาล	20	215,287,300.00	215,287,300.00
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		1,843,645,475.26	1,919,234,893.96
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		2,074,899,720.68	2,150,489,139.38
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		2,171,141,615.84	2,229,415,748.61

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางพรวิมล กิติศิริวรรณ)

หัวหน้ากองบัญชีการเงิน

รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

พลอากาศเอก



(มนตรี ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
รายได้		
รายได้ค่าธรรมเนียม	1,170,429,390.00	904,165,560.00
รายได้จากการบริจาค	1,632,002.69	1,868,310.14
รายได้อื่น	67,558,264.39	37,141,906.91
รวมรายได้	1,239,619,657.08	943,175,777.05
ค่าใช้จ่าย		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	689,764,358.22	476,329,587.48
ค่าตอบแทน	3,647,488.71	4,352,850.00
ค่าใช้จ่ายสอย	487,745,181.15	308,828,922.39
ค่าวัสดุ	5,833,574.40	2,741,859.18
ค่าสาธารณูปโภค	9,203,911.07	9,095,471.80
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	91,379,571.23	74,451,786.77
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	15,769,615.50	14,947,629.28
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,417,578.62	921,040.59
รวมค่าใช้จ่าย	1,313,761,278.90	891,669,147.49
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิก่อนต้นทุนทางการเงิน	(74,141,621.82)	51,506,629.56
ต้นทุนทางการเงิน	1,447,796.88	337,822.50
รวมรายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	(75,589,418.70)	51,168,807.06

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

(นางพรวิมล กิติศิริวรพันธุ์)
หัวหน้ากองบัญชีการเงิน
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

พลอากาศเอก

(มนัท ชวนะประยูร)
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย : บาท)

	ทุนรับโอนจาก กรมการการบินพลเรือน	ทุนประเดิมจาก รัฐบาล	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 - ตามที่รายงานไว้เดิม	15,966,945.42	215,287,300.00	1,868,066,086.90	2,099,320,332.32
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปี 2566				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	51,168,807.06	51,168,807.06
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 - หลังการปรับปรุง	15,966,945.42	215,287,300.00	1,919,234,893.96	2,150,489,139.38
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 - ตามที่รายงานไว้เดิม	15,966,945.42	215,287,300.00	1,919,385,948.70	2,150,640,194.12
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดงวดก่อน	-	-	(151,054.74)	(151,054.74)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 - หลังการปรับปรุง	15,966,945.42	215,287,300.00	1,919,234,893.96	2,150,489,139.38
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปี 2567				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	(75,589,418.70)	(75,589,418.70)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	15,966,945.42	215,287,300.00	1,843,645,475.26	2,074,899,720.68

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



(นางพรวิมล กิติศิริวรรณพันธุ์)

หัวหน้ากองบัญชีการเงิน

รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

พลอากาศเอก



(มนตรี ชวนะประยูร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

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 ทั้งในด้านนิตยภัต การรักษา สิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ซึ่งในวาระแรกให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของ กรมการบินพลเรือน (เดิม) มาปฏิบัติงานของสำนักงาน ดังนี้ กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กองมาตรฐานสนามบิน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นส่วนงานที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิตยภัตการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ทุนเริ่มต้นของ กพท. ได้รับโอนทรัพย์สิน หนี้สิน และงบประมาณ จากกรมการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการของ กพท. ตามพระราชกำหนดนี้ และอีกส่วนหนึ่ง ได้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี 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 อัตรา ระยะเวลา และวิธีการนำส่งค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ พ.ศ. 2559 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ให้เริ่มเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 เป็นต้นไป

2. ค่าดำเนินการออกตรวจ โดยเรียกเก็บจากผู้ขอตรวจ ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามความในมาตรา 5/1 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ทดลอง ทดสอบ หรือกระทำด้วยประการใดเพื่อประกอบการพิจารณาออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง หรือในการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพบริษัทที่ขึ้นส่วนของอากาศยาน 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 มีสถานที่ตั้งอยู่ที่ เลขที่ 222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

หมายเหตุ 2 เกณฑ์การจัดทำรายงานการเงิน

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

รายงานการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ ซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในรายงานการเงินและเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินถือปฏิบัติตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง รูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563 และหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 559 ลงวันที่ 25 กันยายน 2566 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2566)

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

หมายเหตุ 3 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

- เงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เช็ค ดราฟต์ และธนาคณัติ กพท. จะรับรู้เงินสดและเงินฝากธนาคารในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ และแสดงรายการดังกล่าวไว้ในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน
- เงินทดรอง หมายถึง เงินที่ กพท. ได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการ เพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของ กพท. ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ แสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
- รายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน เช่น เงินฝากประจำ และตั๋วเงินที่มีวันถึงกำหนดภายใน 3 เดือน แสดงไว้เป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

3.2 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

- ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม กพท. รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้
- ลูกหนี้อื่น กพท. รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้
- ลูกหนี้เงินยืม กพท. รับรู้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงิน
- 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 เริ่มถือปฏิบัติกับงบแสดงฐานะการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

3.3 เงินลงทุน

เงินลงทุน หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 3 เดือน ตราสารหนี้ ตราสารทุน และสินทรัพย์อื่นที่ถือไว้เพื่อรับผลตอบแทน

หน่วยงานจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะสั้นหรือจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะยาว ดังนี้

- เงินลงทุนระยะสั้น หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้ไม่เกิน 1 ปี หรือ มีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่สิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน
- เงินลงทุนระยะยาว หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้เกิน 1 ปี หรือ มีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันที่สิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

3.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูง และไม่มีลักษณะคงทนถาวร หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน



3.5 สิทธิประโยชน์เวียนอื่น

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานจ่ายเพื่อซื้อสิทธิหรือบริการไปแล้ว และจะได้รับประโยชน์ตอบแทนในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะใช้หมดไปในระยะสั้น หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่าย จ่ายล่วงหน้าตามมูลค่าของสิทธิหรือบริการที่คาดว่าจะได้รับ

3.6 อาคาร และอุปกรณ์

- หน่วยงานแสดงรายการ อาคาร และอุปกรณ์ตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม
- หน่วยงานรับรู้รายการอุปกรณ์ เฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป ยกเว้นรายการที่ได้มาก่อนปี 2563 ระบุเป็นอุปกรณ์เมื่อมีมูลค่าขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป
- ราคาทุนรวมต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสิทธิ เพื่อให้สิทธิอยู่นั้นอยู่ในสภาพและสถานที่ที่พร้อมจะใช้งานได้ ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร ราคาทุนของสิทธิที่ก่อสร้างขึ้นเองประกอบด้วย ต้นทุนค่าวัสดุ ค่าแรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสิทธิ
- ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีรูปแบบและอายุการให้ประโยชน์ที่แตกต่างกัน และมีต้นทุนที่มีนัยสำคัญจะบันทึกส่วนประกอบนั้นแยกต่างหากจากกัน
- ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคาร และอุปกรณ์ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่หน่วยงานจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้นจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ และตัดมูลค่าของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนออกจากบัญชีด้วยมูลค่าตามบัญชี ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงอาคาร และอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น
- ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.3/ว 43 ลงวันที่ 29 มกราคม 2562 เรื่อง คู่มือการบัญชีภาครัฐ เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ 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
ครุภัณฑ์ทำงานบ้านงานครัว	2 - 5 ปี

- ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสิทธิระหว่างก่อสร้าง

3.7 สิทธิไม่มีตัวตน

- สิทธิไม่มีตัวตน หมายถึง ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์รวมถึงระบบงานต่าง ๆ และ ต้นทุนเว็บไซต์ ทั้งที่ได้มาจากการจัดซื้อ และการจ้างพัฒนาขึ้น โดยหน่วยงานมีสิทธิควบคุมการใช้ประโยชน์จากสิทธิเหล่านั้น และคาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการบริการจากสิทธิเหล่านั้นเกินกว่าหนึ่งปี หน่วยงานแสดงรายการสิทธิไม่มีตัวตนตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม
- กพท. ระบุสิทธิไม่มีตัวตนเฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป

- ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ดังนี้
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ 3-5 ปี
ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมระหว่างพัฒนา
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้รับโอนจากกรมการบินพลเรือน ใช้ราคาทุนสุทธิ ณ วันที่รับโอนเป็นราคาทุน และคำนวณค่าตัดจำหน่ายตามอายุการให้ประโยชน์ที่เหลืออยู่ ซึ่งไม่เกินอัตราค่าตัดจำหน่ายที่กำหนดข้างต้น

3.8 เจ้าหนี้การค้า

- กพท. รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

3.9 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

- กพท. รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

3.10 เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน

เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน เป็นหนี้สินจากสัญญาเช่าที่ทำให้เกิดการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับจากสินทรัพย์ให้แก่ผู้เช่า ไม่ว่าในที่สุดการโอนกรรมสิทธิ์จะเกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่งถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน กพท. รับรู้เป็นสินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่าการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินในงบแสดงฐานะทางการเงินด้วยจำนวนเงินเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายต้องนำมาแยกเป็นค่าใช้จ่ายทางการเงินและส่วนที่จะนำไปลดหนี้สินที่ยังไม่ได้ชำระ ค่าใช้จ่ายทางการเงินต้องปันส่วนให้กับงวดต่าง ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อทำให้อัตราดอกเบี้ยแต่ละงวดเป็นอัตราคงที่สำหรับยอดคงเหลือของหนี้สินที่เหลืออยู่แต่ละงวด กพท. คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับการเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ที่เช่าโดยสอดคล้องกับวิธีการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์เสื่อมสภาพซึ่ง กพท. เป็นเจ้าของโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ทั้งนี้ หากไม่มีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ กพท. จะเป็นเจ้าของสินทรัพย์เมื่ออายุสัญญาเช่าสิ้นสุดลง กพท. ต้องตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ให้หมดภายในอายุสัญญาหรืออายุการให้ประโยชน์แล้วแต่อายุใดจะสั้นกว่า

สัญญาเช่าดำเนินงาน

กพท. รับรู้จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากนี้ยังมีเกณฑ์อื่นที่เป็นระบบซึ่งสะท้อนถึงระยะเวลาที่ผู้เช่าได้รับประโยชน์ได้ดีกว่า

3.11 รายได้จากเงินงบประมาณ

- กพท. รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินงบประมาณ

3.12 รายได้ค่าธรรมเนียม

- เป็นรายได้ที่ กพท. ได้รับอนุญาตให้เก็บรายได้นั้น เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานของ กพท. รับรู้เป็นรายได้เมื่อเกิดรายได้ ดังนี้
 - (1) รายได้ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต รับรู้รายได้เมื่อดำเนินการอนุญาตแล้วเสร็จ
 - (2) รายได้ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ รับรู้รายได้เมื่อผู้โดยสารเข้ามาหรือออกไปจากประเทศ
 - (3) รายได้ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎี รับรู้รายได้เมื่อได้รับชำระเงิน
 - (4) รายได้ค่าธรรมเนียมฝึกอบรม รับรู้รายได้เมื่อให้การฝึกอบรม
 - (5) รายได้ค่าดำเนินการออกตรวจ รับรู้รายได้เมื่อสำนักงานแจ้งให้ผู้ยื่นคำขอชำระค่าใช้จ่าย

3.13 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ของรัฐบาลที่ กพท. ได้รับและจะต้องนำส่งคลัง กพท. รับรู้เงินรายได้แผ่นดินเมื่อได้รับรายได้ และเนื่องจากรายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่ กพท. ไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ ดังนั้น ณ วันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงาน กพท. จะปิดบัญชีรายได้แผ่นดินและบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไปเข้าบัญชีรายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เพื่อแสดงภาระผูกพันที่หน่วยงานจะต้องนำเงินส่งคลังในงวดบัญชีต่อไป



3.14 ค่าใช้จ่าย

- กพท. จะรับรู้ค่าใช้จ่ายเมื่อประโยชน์เชิงเศรษฐกิจลดลงเนื่องจากการลดลงของสินทรัพย์หรือการเพิ่มขึ้นของหนี้สิน และเมื่อ กพท. สามารถวัดมูลค่าของประโยชน์เชิงเศรษฐกิจที่ลดลงได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนี้
 - (1) ค่าใช้จ่ายบุคลากร หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับบุคคลและการจ้างงาน เช่น เงินเดือนค่าจ้าง ค่าบำเหน็จบำนาญ ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ เป็นต้น กพท. จะรับรู้เมื่อค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น
 - (2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปเพื่อการดำเนินงานของ กพท. เช่น ค่าวัสดุ ค่าใช้สอย ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขายไม่ว่าจะเป็นการซื้อหรือผลิตเอง เป็นต้น รายการเหล่านี้จะรับรู้เมื่อค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น
 - (3) ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเป็นค่าใช้จ่ายที่รัฐจ่ายเป็นเงินอุดหนุนหรือจ่ายเป็นเงินช่วยเหลือให้แก่องค์กรหรือบุคคลอื่น โดยไม่ได้รับผลตอบแทนทางการเงินหรือไม่ได้รับสินค้าและบริการใด เป็นการแลกเปลี่ยนโดยตรง ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนนี้อาจจ่ายตามกฎหมาย ตามนโยบายของรัฐบาล หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับ เช่น ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือเกษตรกร ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประกอบการ เป็นต้น โดยทั่วไป กพท. จะรับรู้ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเมื่อเป็นไปตามเกณฑ์

3.15 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

3.16 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 4 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินฝากสถาบันการเงิน	402,043,557.60	391,970,226.56
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	402,043,557.60	391,970,226.56

หมายเหตุ 5 ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - หน่วยงานภาครัฐ	1,753,500.00	1,084,000.00
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - หน่วยงานภาครัฐ	(570,700.00)	(10,000.00)
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - หน่วยงานภาครัฐ สุทธิ	1,182,800.00	1,074,000.00
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - บุคคลภายนอก	87,797,406.56	78,726,716.96
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - บุคคลภายนอก	(13,858,358.04)	(5,555,043.88)
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม - บุคคลภายนอก สุทธิ	73,939,048.52	73,171,673.08
รวมลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม	75,121,848.52	74,245,673.08

ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม	ยังไม่เกินกำหนดระยะเวลา	เกินกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 30 วัน	เกินกำหนดระยะเวลาเกินกว่า 30 วัน	รวม
2567	56,102,450.00	3,570,465.13	29,877,991.43	89,550,906.56
2566	39,395,815.00	9,287,092.55	31,127,809.41	79,810,716.96

หมายเหตุ 6 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ลูกหนี้เงินยืม	585,290.00	2,370,231.50
รายได้ค้างรับ	56,950,020.00	46,953,420.00
ดอกเบี้ยค้างรับ	23,782,838.43	17,585,727.57
ลูกหนี้อื่น	45,669.96	622,290.46
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้อื่น	-	(440,000.00)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	45,669.96	182,290.46
รวมลูกหนี้อื่นระยะสั้น	81,363,818.39	67,091,669.53

ลูกหนี้เงินยืม ณ วันสิ้นปี แยกตามกำหนดระยะเวลาส่งหลักฐานการจ่าย ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้เงินยืม	ยังไม่เกินกำหนดระยะเวลา	เกินกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดระยะเวลาเกินกว่า 15 วัน	รวม
2567	585,290.00	-	-	585,290.00
2566	1,304,731.50	1,065,500.00	-	2,370,231.50

หมายเหตุ 7 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 6 เดือน	667,140,032.46	749,685,555.83
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 12 เดือน	824,419,241.98	809,047,342.47
รวมเงินลงทุนระยะสั้น	1,491,559,274.44	1,558,732,898.30

หมายเหตุ 8 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	202,977.60	36,034,054.00
ค่าเบี้ยประกันชีวิตจ่ายล่วงหน้า	14,116,580.00	8,166,920.80
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	14,319,557.60	44,200,974.80



หมายเหตุ 9 อาคาร และอุปกรณ์ - สุก

ประเภท	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาสุทธิ ณ 31 ส.ค. 67
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	เพิ่ม	ปลายงวด	
อาคารสำนักงาน	5,544,267.57	-	-	(5,544,267.57)	335,277.93	-	-
รวม	5,544,267.57	-	-	(5,544,267.57)	335,277.93	-	-
ครุภัณฑ์สำนักงาน	6,289,031.20	903,200.00	-	(2,643,215.47)	352,116.15	3,231,898.77	1,317,116.96
ครุภัณฑ์ไฟฟ้า และวิทยุ	4,527,471.52	-	-	(2,213,346.31)	173,216.72	2,018,330.47	295,794.74
ครุภัณฑ์โฆษณาและ เผยแพร่	5,103,981.15	258,203.00	-	(3,459,400.22)	155,617.43	1,547,011.03	355,772.90
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	-	-	-	5,698.62	36,582.74	8,921.26
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	2,989,614.19	87,500.00	-	(280,000.00)	20,385.84	2,726,762.97	70,351.22
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	73,238,443.63	691,814.00	-	(36,253,999.42)	2,280,730.34	36,969,555.44	706,702.77
ครุภัณฑ์งานบ้าน งานครัว	78,255.50	-	-	(78,254.50)	-	-	1.00
รวม	92,272,301.19	1,940,717.00	-	(44,928,215.92)	2,987,765.10	46,530,141.42	2,754,660.85
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ตามสัญญาเช่า การเงิน	14,385,170.21	15,628,303.28	-	-	7,919,898.48	9,518,250.72	20,495,222.77
รวม	14,385,170.21	15,628,303.28	-	-	7,919,898.48	9,518,250.72	20,495,222.77
รวม อาคาร และ อุปกรณ์ - สุก	112,201,738.97	17,569,020.28	-	(50,472,483.49)	11,242,941.51	56,048,392.14	23,249,883.62

หมายเหตุ 9 อาคาร และอุปกรณ์ - สุก (ต่อ)

ประเภท	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาสุทธิ ณ 31 ธ.ค. 66 ปรับปรุงใหม่	
	ตั้งงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ตั้งงวด	เพิ่ม	ลด		ปลายงวด
อาคารสำนักงาน	5,544,267.57	-	-	-	5,544,267.57	2,222,326.86	363,134.85	-	2,585,461.71	2,958,805.86
รวม	5,544,267.57	-	-	-	5,544,267.57	2,222,326.86	363,134.85	-	2,585,461.71	2,958,805.86
ครุภัณฑ์สำนักงาน	5,501,806.20	787,225.00	-	-	6,289,031.20	5,417,336.86	103,491.52	-	5,520,828.38	768,202.82
ครุภัณฑ์ไฟฟ้า และวิทยุ	4,449,071.52	78,400.00	-	-	4,527,471.52	3,762,113.74	279,256.50	-	4,041,370.24	486,101.28
ครุภัณฑ์โฆษณาและ เผยแพร่	5,005,931.15	98,050.00	-	-	5,103,981.15	4,562,621.96	288,076.86	-	4,850,698.82	253,282.33
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	-	-	-	45,504.00	25,201.07	5,683.05	-	30,884.12	14,619.88
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	2,989,614.19	-	-	-	2,989,614.19	2,942,656.43	43,719.70	-	2,986,376.13	3,238.06
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	72,975,031.09	263,412.54	-	-	73,238,443.63	68,673,235.65	2,268,942.87	-	70,942,178.52	2,296,265.11
ครุภัณฑ์งานบ้าน งานครัว	78,255.50	-	-	-	78,255.50	78,245.50	-	(1.00)	78,244.50	11.00
รวม	91,045,213.65	1,227,087.54	-	-	92,272,301.19	85,461,411.21	2,989,170.50	(1.00)	88,450,580.71	3,821,720.48
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ตามสัญญาเช่า การเงิน	-	14,385,170.21	-	-	14,385,170.21	-	1,598,352.24	-	1,598,352.24	12,786,817.97
รวม	-	14,385,170.21	-	-	14,385,170.21	-	1,598,352.24	-	1,598,352.24	12,786,817.97
รวม อาคาร และ อุปกรณ์ - สุก	96,589,481.22	15,612,257.75	-	-	112,201,738.97	87,683,738.07	4,950,657.59	(1.00)	92,634,394.66	19,567,344.31

(หน่วย : บาท)



หมายเหตุ 10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – สุทธิ

(หน่วย : บาท)

ประเภท	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาสุทธิ ณ 31 ส.ค. 67		
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด		เพิ่ม	ลด
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	341,668,950.59	-	53,509,913.44	(26,305,343.51)	368,873,520.52	269,892,166.23	80,136,629.72	(26,305,318.51)	323,723,477.44
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	1,410,012.50	98,596,185.10	(62,044,720.00)	-	37,961,477.60	-	-	-	-
รวม สินทรัพย์ ไม่มีตัวตน - สุทธิ	343,078,963.09	98,596,185.10	(8,534,806.56)	(26,305,343.51)	406,834,998.12	269,892,166.23	80,136,629.72	(26,305,318.51)	323,723,477.44

ประเภท	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาสุทธิ ณ 31 ส.ค. 66		
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด		เพิ่ม	ลด
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	335,779,436.05	5,889,514.54	-	-	341,668,950.59	200,391,036.05	69,501,130.18	-	269,892,166.23
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	450,012.50	960,000.00	-	-	1,410,012.50	-	-	-	-
รวม สินทรัพย์ ไม่มีตัวตน - สุทธิ	336,229,448.55	6,849,514.54	-	-	343,078,963.09	200,391,036.05	69,501,130.18	-	269,892,166.23

หมายเหตุ 11 เจ้าหนี้การค้า

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
เจ้าหนี้การค้า - หน่วยงานภาครัฐ	2,889.00	557,738.40
เจ้าหนี้การค้า - บุคคลภายนอก	18,644,083.63	11,572,635.25
รวมเจ้าหนี้การค้า	18,646,972.63	12,130,373.65

หมายเหตุ 12 เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
รายได้รอการรับรู้	2,840,725.45	4,544,068.04
รวมเจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	2,840,725.45	4,544,068.04

หมายเหตุ 13 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	136,653.09	164,510.46
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	7,503,514.36	191,721.86
ใบสำคัญค้างจ่าย	6,912,236.81	9,461,620.34
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายรอจัดส่ง	4,899,417.26	4,408,048.79
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจัดส่ง	91,689.87	18,304.17
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	11,437,485.21	10,881,580.47
รวมเจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	30,980,996.60	25,125,786.09

หมายเหตุ 14 ส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	9,888,171.00	4,894,530.44
รวมส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,888,171.00	4,894,530.44



หมายเหตุ 15 เงินรับฝากระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินประกันสัญญา	6,978,997.00	4,124,227.40
เงินประกันผลงาน	1,291,154.24	587,949.16
เงินประกันซอง	1,200,000.00	1,858,376.00
รวมเงินรับฝากระยะสั้น	9,470,151.24	6,570,552.56

หมายเหตุ 16 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
รายได้รับล่วงหน้า	3,050,873.46	4,821,095.64
เงินรับฝากจากหน่วยงานอื่น	-	2,768,625.00
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	3,050,873.46	7,589,720.64

หมายเหตุ 17 เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินระยะยาว - สุทธิ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 กพท. มีหนี้สินที่เกิดจากสัญญาเช่าการเงินซึ่งเป็นการเช่าครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ระยะเวลายของสัญญา 3 ปี โดย กพท. จะส่งมอบครุภัณฑ์ที่เช่าคืนให้แก่ผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดสัญญา ยอดคงเหลือของหนี้สิน ณ วันที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เป็นดังนี้

(หน่วย : บาท)

	2567		
	หนี้ถึงกำหนดจ่าย ภายใน 1 ปี	หนี้ถึงกำหนด จ่ายเกิน 1 ปี	รวม
จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	11,195,040.00	12,679,630.00	23,874,670.00
หัก ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าการเงิน	(1,306,869.00)	(615,811.22)	(1,922,680.22)
มูลค่าสุทธิ	9,888,171.00	12,063,818.78	21,951,989.78

(หน่วย : บาท)

	2566		
	หนี้ถึงกำหนดจ่าย ภายใน 1 ปี	หนี้ถึงกำหนด จ่ายเกิน 1 ปี	รวม
จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	5,801,640.00	9,371,880.00	15,173,520.00
หัก ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าการเงิน	(907,109.56)	(600,488.19)	(1,507,597.75)
มูลค่าสุทธิ	4,894,530.44	8,771,391.81	13,665,922.25

หมายเหตุ 18 เงินรับฝากระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
เงินประกันสัญญา - ระยะยาว	9,300,186.00	9,300,186.00
รวมเงินรับฝากระยะยาว	9,300,186.00	9,300,186.00

ในงวดปี 2566 มีเงินประกันสัญญาเข้าพื้นที่และอุปกรณ์ในสถานที่เช่าเลขที่ 42/2566 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2566 กับบริษัท โตโยตามหาดนคร จำกัด ผู้ให้เช่าทั้งจำนวน มีกำหนดระยะเวลาการเช่า 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566-30 กันยายน 2569 และในปี 2567 มีการแก้ไขสัญญาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2567 เปลี่ยนระยะเวลาเช่าเป็นตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2567-1 มกราคม 2570

หมายเหตุ 19 ทุนรับโอนจากกรมการบินพลเรือน

กพท. ได้รับโอนทรัพย์สินจากกรมการบินพลเรือน รวมทั้งสิ้นจำนวน 15,966,945.42 บาท ดังนี้

- ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการบินพลเรือน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 6,386,036.31 บาท
- ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2559 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการบินพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบสินทรัพย์ (ครุภัณฑ์) ที่โอนมาใช้งานที่ กพท. สินทรัพย์ที่รับโอน ประกอบด้วย อาคาร ครุภัณฑ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 9,310,233.31 บาท
- ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2560 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการบินพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบครุภัณฑ์โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 270,675.80 บาท

หมายเหตุ 20 ทุนประเดิมจากรัฐบาล

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

หมายเหตุ 21 การแก้ไขข้อผิดพลาดของงวดก่อนและการจัดประเภทรายการใหม่

	ตามที่รายงานไว้เดิม	แก้ไขข้อผิดพลาดของงวดก่อน	จัดประเภทรายการใหม่	ตามที่รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน				
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียบ	-	-	74,245,673.08	74,245,673.08
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	141,337,342.61	-	(74,245,673.08)	67,091,669.53
อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	6,780,526.34	12,786,817.97	-	19,567,344.31
เจ้าหนี้การค้า	13,022,933.65	(892,560.00)	-	12,130,373.65
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	-	-	4,544,068.04	4,544,068.04
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	24,961,275.63	164,510.46	-	25,125,786.09
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	4,894,530.44	-	4,894,530.44
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	12,133,788.68	-	(4,544,068.04)	7,589,720.64
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน	-	8,771,391.81	-	8,771,391.81
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	1,919,385,948.70	(151,054.74)	-	1,919,234,893.96
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน				
ค่าใช้จ่าย	311,149,755.29	(1,785,120.00)	(535,712.90)	308,828,922.39
ค่าวัสดุ	2,206,146.28	-	535,712.90	2,741,859.18
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	72,853,434.53	1,598,352.24	-	74,451,786.77
ต้นทุนทางการเงิน	-	337,822.50	-	337,822.50
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	51,319,861.80	(151,054.74)	-	51,168,807.06



หมายเหตุ 22 รายได้ค่าธรรมเนียม

(หน่วย : บาท)

ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต
ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีด้านการเดินอากาศ
ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ
ค่าดำเนินการออกตรวจ
รวมรายได้ค่าธรรมเนียม

2567	2566
76,441,100.00	79,367,300.00
13,782,980.00	7,710,060.00
1,062,887,810.00	800,110,200.00
17,317,500.00	16,978,000.00
1,170,429,390.00	904,165,560.00

หมายเหตุ 23 รายได้อื่น

(หน่วย : บาท)

เงินเพิ่มค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากจากสถาบันการเงิน
รายได้อื่น
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
รวมรายได้อื่น

2567	2566
15,030,701.74	7,327,113.73
44,489,504.03	28,695,329.06
7,525,581.58	1,109,495.90
512,477.04	9,968.22
67,558,264.39	37,141,906.91

หมายเหตุ 24 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

(หน่วย : บาท)

เงินเดือน
ค่าล่วงเวลา
เงินประจำตำแหน่ง
ค่าตอบแทนพิเศษตามผลงาน
ค่ารักษาพยาบาล
เงินช่วยการศึกษาบุตร
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างและเกษียณอายุ
เงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ
ค่าเบี้ยประกันชีวิต
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร

2567	2566
519,807,787.71	343,183,652.56
6,904,557.64	4,894,206.05
50,963,127.42	15,892,357.54
-	22,335,127.01
15,938,059.84	9,113,153.87
547,207.00	479,300.75
3,657,369.83	2,501,171.04
17,000,000.00	4,691,380.00
15,853,045.69	10,113,496.10
30,638,678.09	20,350,122.56
28,454,525.00	42,775,620.00
689,764,358.22	476,329,587.48

หมายเหตุ 25 ค่าตอบแทน

(หน่วย : บาท)

ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ
ค่าตอบแทนคณะกรรมการ
รวมค่าตอบแทน

2567	2566
2,962,650.00	3,671,350.00
684,838.71	681,500.00
3,647,488.71	4,352,850.00

หมายเหตุ 26 ค่าใช้สอย

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	76,278,939.69	65,248,635.88
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	120,131,457.90	86,802,711.19
ค่าจ้างเหมาบริการ	134,204,090.23	60,453,301.25
ค่าจ้างที่ปรึกษา	31,693,496.54	31,712,967.85
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	5,541,117.87	5,328,192.59
ค่าเช่าสำนักงาน	60,834,550.00	20,891,690.00
ค่าเช่ายานพาหนะ	2,431,800.00	2,490,222.00
ค่าสอบบัญชี	1,480,000.00	1,480,000.00
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	229,790.15	168,490.68
ค่าสมาชิกเพื่อการดำเนินงาน	4,121,875.00	2,824,660.00
ค่าเช่าสินทรัพย์เพื่อการดำเนินงาน	47,670,797.28	29,478,346.22
ค่าใช้สอยอื่น	3,127,266.49	1,949,704.73
รวมค่าใช้สอย	487,745,181.15	308,828,922.39

หมายเหตุ 27 ค่าวัสดุ

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าวัสดุ	3,414,283.90	2,206,146.28
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	563,214.50	533,422.90
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าน้อยกว่าเกณฑ์	1,856,076.00	2,290.00
รวมค่าวัสดุ	5,833,574.40	2,741,859.18

หมายเหตุ 28 ค่าสาธารณูปโภค

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ค่าไฟฟ้า	7,197,519.60	7,386,131.49
ค่าประปา	193,866.18	58,086.88
ค่าโทรศัพท์	404,563.14	349,599.56
ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	1,067,004.00	1,131,990.45
ค่าบริการไปรษณีย์โทรเลขและขนส่ง	340,958.15	169,663.42
รวมค่าสาธารณูปโภค	9,203,911.07	9,095,471.80



หมายเหตุ 29 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ค่าเสื่อมราคา - อาคารสำนักงาน	335,277.93	363,134.85
ค่าเสื่อมราคา - ครุภัณฑ์	2,987,765.10	2,989,169.50
ค่าเสื่อมราคา - ครุภัณฑ์ตามสัญญาเช่าการเงิน	7,919,898.48	1,598,352.24
ค่าตัดจำหน่าย - สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	80,136,629.72	69,501,130.18
รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	91,379,571.23	74,451,786.77

หมายเหตุ 30 ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน	15,769,615.50	14,947,629.28
รวมค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	15,769,615.50	14,947,629.28

หมายเหตุ 31 ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	1,993,564.46	-
หนี้สงสัยจะสูญ	8,424,014.16	921,040.59
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	10,417,578.62	921,040.59

หมายเหตุ 32 ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าการเงิน	1,447,796.88	337,822.50
รวมต้นทุนทางการเงิน	1,447,796.88	337,822.50

หมายเหตุ 33 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กพท. มีพนักงานเป็นสมาชิกกองทุนจำนวน 477 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 30,638,678.09 บาท ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ 34 ภาวะผูกพัน

- ภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

กพท. ได้มีการเช่าทรัพย์สิน และมีรายจ่ายประเภทค่าใช้สอย ซึ่ง กพท. ในฐานะผู้เช่า โดยมีภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับการเช่าทรัพย์สินโดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ไม่เกิน 1 ปี	64,725,738.00	29,271,294.00
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	63,790,398.00	128,516,136.00
รวม	128,516,136.00	157,787,430.00

- ภาวะผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

(หน่วย : บาท)

สัญญาที่ยังไม่ได้รับรู้	2567	2566
อุปกรณ์ และอื่น ๆ	114,571,129.28	44,965,913.18
รวม	114,571,129.28	44,965,913.18

ภาวะผูกพันข้างต้นเกิดจากมูลค่าตามสัญญาจ้างก่อสร้าง ปรับปรุง และจัดหาสินทรัพย์

หมายเหตุ 35 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กพท. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครอง รวมทั้งสิ้น 37 คดี ทุนทรัพย์เป็นจำนวนเงินรวม 206,012,367.93 บาท (ปี 2566 จำนวน 37 คดี ทุนทรัพย์ เป็นจำนวนเงินรวม 204,052,316.60 บาท) โดยคดีที่มีความสำคัญเป็นคดีที่กลุ่มพนักงาน กพท. ฟ้องร้องเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลและเรียกค่าเสียหายจาก กพท. เพื่อชดเชยรายได้ จำนวน 30 คดี จำนวนเงินรวม 151,176,770.98 บาท จากกรณีที่มีการโอนเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งกลุ่มพนักงานดังกล่าวได้รับการปรับเงินเดือนที่คำนวณตามหลักเกณฑ์ของประกาศ กพท. เรื่อง อัตราเงินเดือนและค่าตอบแทนของข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการสังกัดกรมท่าอากาศยาน ที่ผ่านการคัดเลือกให้ไปปฏิบัติงานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2559 และได้รับการประเมินเลื่อนขั้นเงินเดือนก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่ในวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และเข้าสู่กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของ กพท. เช่นเดียวกับพนักงานที่บรรจุใหม่ ซึ่งกลุ่มพนักงานอ้างว่าควรมีสิทธิได้รับการปรับเงินเดือนให้เหมาะสมกับประสบการณ์ ซึ่งในขณะนั้น กพท. ยังไม่มีระเบียบที่บังคับใช้เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง 26 คดี จำนวนเงินรวม 141,670,205.07 บาท อีก 4 คดี ผู้ฟ้องคดียื่นฟ้องคดีต่อศาลปกครองกลาง แต่ กพท. ยังไม่ได้รับสำเนาคำฟ้องใหม่จากศาลปกครองกลาง จำนวนเงินตามคำฟ้องเดิมรวม 9,506,565.91 บาท (ปี 2566 คดี ที่กลุ่มพนักงาน กพท. ฟ้องร้อง จำนวน 31 คดี จำนวนเงินรวม 139,962,864.65 บาท)



หมายเหตุ 36 รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

รายการ	งบสุทธิ	เงินกันไว้เบิก เหลือปี (การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	660,260,898.46	-	-	605,066,963.05	55,193,935.41
งบดำเนินงาน	994,866,467.01	-	65,364,638.85	430,241,591.64	499,260,236.52
งบลงทุน	104,277,268.40	-	73,904,080.00	2,128,790.00	28,244,398.40
งบรายจ่ายอื่น	119,799,230.00	4,804,000.00	47,168,382.84	53,930,715.65	13,896,131.51
งบเงินสำรองจ่าย เพื่อกรณีฉุกเฉิน หรือจำเป็น	50,000,000.00	-	-	-	50,000,000.00
รวม	1,929,203,863.87	4,804,000.00	186,437,101.69	1,091,368,060.34	646,594,701.84

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

รายการ	เงินกันไว้เบิก เหลือปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	133,075,617.38	90,797,168.12	42,278,449.26
งบลงทุน	69,476,491.75	35,831,891.75	33,644,600.00
งบรายจ่ายอื่น	42,330,384.23	15,443,095.15	26,887,289.08
งบเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น	-	-	-
รวม	244,882,493.36	142,072,155.02	102,810,338.34

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

รายการ	งบสุทธิ	เงินกันไว้เบิก เหลือปี (การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	514,681,667.42	-	-	379,706,618.67	134,975,048.75
งบดำเนินงาน	598,466,962.38	38,735,000.00	95,989,636.89	324,840,471.29	138,901,854.20
งบลงทุน	70,756,790.00	66,814,500.00	2,851,591.75	899,095.84	191,602.41
งบรายจ่ายอื่น	85,906,355.28	31,791,500.00	9,145,013.40	34,091,083.72	10,878,758.16
งบเงินสำรองจ่าย เพื่อกรณีฉุกเฉิน หรือจำเป็น	50,000,000.00	-	-	-	50,000,000.00
รวม	1,319,811,775.08	137,341,000.00	107,986,242.04	739,537,269.52	334,947,263.52

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลือปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

รายการ	เงินกันไว้เบิก เหลือปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	67,547,395.21	13,275,518.17	54,271,877.04
งบลงทุน	14,528,200.00	952,635.51	13,575,564.49
งบรายจ่ายอื่น	13,400,000.00	13,400,000.00	-
รวม	95,475,595.21	27,628,153.68	67,847,441.53

หมายเหตุ 37 รายงานรายได้แผ่นดิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย : บาท)

	2567	2566
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		
รายได้แผ่นดิน - ค่าปรับ	3,500,000.00	1,000,000.00
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บสุทธิ	3,500,000.00	1,000,000.00
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	3,500,000.00	1,000,000.00
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ	-	-

หมายเหตุ 38 วันที่ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงิน

รายงานการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงินโดยตรงจากผู้อำนวยการปฏิบัติการแทนผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568



05

ข้อมูลอื่น ๆ OTHER INFORMATION



ผลสำรวจความพึงพอใจของประชาชน

และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท.

และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม ประจำปี 2567

The Results of the Survey on People's and Entrepreneurs' Satisfaction with CAAT's Performance and Dissemination of Information, Knowledge, and Innovations in 2024

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรม ประจำปี 2567 มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลและทราบระดับการรับรู้ภาพลักษณ์ บทบาทหน้าที่ของ กพท. ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. เพื่อนำผลการประเมินไปปรับปรุงและพัฒนาการทำงานของ กพท. และยกระดับคุณภาพของการให้บริการของ กพท. ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ขอบเขต ได้แก่ การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. จำนวนทั้งสิ้น 1,818 คน และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 20 หน่วยงาน

การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม มีประเด็นหลักในการสอบถาม ได้แก่ 1) การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูลข่าวสารของ กพท. 2) การรู้จัก กพท. 3) การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. 4) ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. และ 5) ข้อเสนอแนะ และสิ่งที่ชื่นชม กพท. ซึ่งได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. สรุปได้ดังใน **ตารางที่ 1** การจัดเก็บข้อมูล มีการจัดเก็บแบบออนไลน์ โดยการส่งอีเมลลิงก์แบบสอบถามไปยังหน่วยงานผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน การประชาสัมพันธ์ผ่านเฟซบุ๊กของ กพท. และจัดเก็บแบบเผชิญหน้า (Face to Face) โดยลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเก็บข้อมูลจากประชาชนบริเวณใกล้เคียงสนามบินในภูมิภาคต่าง ๆ

The 2024 survey on public and stakeholder's satisfaction with CAAT's Operations and the dissemination of information, news, knowledge, and innovation within the aviation industry was conducted to assess and understand public and stakeholder perceptions of CAAT's image and roles. The survey aimed to gauge the satisfaction levels of service recipients and industry stakeholders regarding CAAT's operations. The findings were intended to guide improvements and enhance CAAT's performance and service quality. The survey comprised two main components: 1) a questionnaire distributed to 1,818 participants, including service recipients, stakeholders, the public, and CAAT executives and employees; and 2) in-depth interviews with representatives from 20 organizations within the aviation industry.

The questionnaire survey concentrated on six key areas: 1) Awareness of CAAT's mission, roles, services, and general information; 2) Perception of CAAT's image; 3) Confidence in CAAT's services; 4) Expectations, satisfaction, and dissatisfaction with CAAT's services; and 5) Recommendations for improvements and new services CAAT should consider. The data was gathered from three distinct target groups: service recipients and stakeholders in the aviation industry, the public, and CAAT executives and employees, as detailed in **Table 1**. The collection methods included online surveys distributed via email to aviation industry stakeholders, public announcements on CAAT's Facebook page, and face-to-face data collection at the Civil Aviation Authority of Thailand office and from the public near airports across various regions.





ตารางที่ 1 กลุ่มตัวอย่างและประเด็นการสำรวจ
Table 1: Survey Sample Groups and Key Topics

กลุ่มตัวอย่าง Sample Group	จำนวน ตัวอย่าง (คน) Number of samples Size (People)	ประเด็นการสำรวจ Key Topics Surveyed				
		การรับรู้พันธกิจ บริการ และ ข้อมูลข่าวสาร ของ กพท. The awareness of CAAT's mission, services, and information	การรู้จัก กพท. The recognition of CAAT	การรับรู้ ภาพลักษณ์ ของ กพท. The perception of CAAT's image	ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความเชื่อมั่น ต่อการให้บริการ ของ กพท. Expectations, satisfaction, and Confidence in CAAT Services	ข้อเสนอแนะ และ สิ่งที่ชื่นชม กพท. Other suggestion and compliments
1. ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน Service recipients/stakeholders in the aviation industry	659	✓	✓	✓	✓	✓
2. ประชาชนทั่วไป General Public	940	✓	✓	✓		
3. ผู้บริหารและพนักงานของ กพท. CAAT executives and employees	219	✓	✓			
รวม Total	1,818	-	-	-	-	-

ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูลข่าวสารของ กพท.” ซึ่งจะสอบถามถึงการรับรู้พันธกิจของ กพท. ทั้ง 4 ข้อ สอบถามการรู้จักบริการของ กพท. ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ งานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ การให้บริการด้านข้อมูล และบริการอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงสอบถามช่องทางการรับทราบข้อมูลข่าวสารของ กพท. จากการสำรวจพบว่า

- ประเด็นที่ 1 “การรับรู้พันธกิจของ กพท.” กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับรู้พันธกิจข้อ 1 ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 536 คน คิดเป็นร้อยละ 81.34 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 พัฒนางองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 334 คน คิดเป็นร้อยละ 50.68 เช่นเดียวกับกลุ่มประชาชนทั่วไปและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. ซึ่งในกลุ่มประชาชนทั่วไปมีการรับรู้พันธกิจข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 687 คน คิดเป็นร้อยละ 73.09 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 24.68 และมีประชาชนที่ไม่ทราบหรือไม่รับรู้พันธกิจของ กพท. จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 24.68 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท.

The survey results on the topic “Awareness of CAAT’s mission, roles, services, and general information” revealed the following:

- Topic 1 “Perception of CAAT's mission, roles, services and general information” Among the service recipients and stakeholders in the aviation industry, Mission 1 (promoting and developing civil aviation activities efficiently and sustainably) was the most recognized, with 536 respondents (81.34%) aware of it. Conversely, Mission 4 (continuously developing the organization, personnel, and support systems) was the least recognized, with 334 respondents (50.68%) aware of it. This trend was similar among the public and CAAT executives and employees. Among the public, Mission 1 was the most recognized, with 687 respondents (73.09%) aware of it. Mission 4 was the least recognized, with 232 respondents (24.68%) aware of it. Additionally, 232 respondents (12.96%) from the public did not know or were unaware of any of CAAT's missions. Among CAAT executives



- มีการรับรู้พันธกิจข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 89.95 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 59.36
- ประเด็นที่ 2 “การรู้จักบริการของ กพท.” ในด้านบริการงานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่องงานออกและต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (C of A) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 82.65 และกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้งานออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (AOL) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 633 คน คิดเป็นร้อยละ 67.34 ในด้านการให้บริการด้านข้อมูล ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง ข้อมูลข่าวสารการบิน มากที่สุด จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 59.36 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง ข้อมูลบริการประชาชน มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 577 คน คิดเป็นร้อยละ 61.38 และสุดท้ายในด้านบริการอิเล็กทรอนิกส์ ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง ระบบ EMPIC มากที่สุด มีการรับรู้จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 69.41 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง ระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ (<https://www.caat.or.th/complaint/>) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 667 คน คิดเป็นร้อยละ 70.96 อย่างไรก็ตาม มีประชาชนจำนวน 211 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 22.45 ที่ตอบว่าไม่รู้จักบริการของ กพท.
 - ประเด็นที่ 3 “ช่องทางการรับทราบข้อมูล ข่าวสารองค์ความรู้และนวัตกรรมของ กพท.” ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานฯ (www.caat.or.th) เป็นหลัก โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 571 คน คิดเป็นร้อยละ 86.65 รองลงมา มีการรับรู้ผ่านบุคลากรของ CAAT จำนวน 382 คน คิดเป็นร้อยละ 57.97 กลุ่มประชาชนทั่วไป มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 694 คน คิดเป็นร้อยละ 73.83 รองลงมา มีการรับรู้ผ่าน Facebook (CAAT Thailand) จำนวน 631 คน คิดเป็นร้อยละ 67.13 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงาน กพท. มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 88.58 รองลงมา มีการรับรู้ผ่าน Facebook (CAAT Thailand) จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 73.06 นอกจากนี้ ยังพบว่า มีกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 0.91 และกลุ่มประชาชนทั่วไปที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 21.38

and employees, Mission 1 was the most recognized, with 197 respondents (89.95%) aware of it, while Mission 4 was the least recognized, with 130 respondents (59.36%) aware of it.

- Topic 2 “Awareness of CAAT’s Services” In the area of licensing services, it was found that stakeholders in the aviation industry were most aware about the issuance and renewal of Certificates of Airworthiness (C of A), with 181 people, accounting for 82.65% being aware. The public was most aware of the licensing for The issuance of licenses for conducting commercial aviation operations (AOL), with 633 people, representing 67.34% being aware. In terms of information services, the survey results revealed that the group of executives and employees of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) were most knowledgeable about aviation information, with 130 individuals, accounting for 59.36%. Meanwhile, the general public was most aware of public service information, with 577 individuals, representing 61.38%. In the area of electronic services, the survey found that CAAT executives and employees were most familiar with the EMPIC system, with 152 individuals, or 69.41%. On the other hand, the general public was most familiar with the complaint submission system via the website (<https://www.caat.or.th/complaint/>), with 667 individuals, or 70.96%. However, 211 members of the public, representing 22.45%, stated that they were unaware of CAAT’s services.
- Topic 3 “Channels for receiving information, news, knowledge, and innovations from CAAT”. It was found that all three groups primarily received information through the CAAT website (www.caat.or.th). The group of service users and stakeholders in the aviation industry was most informed through the website, with 571 individuals, accounting for 86.65%. The second most common source was CAAT personnel, with 382 individuals, or 57.97%. For the public, the website was also the most common source of information, with 694 individuals, representing 73.83%, followed by Facebook (CAAT Thailand), with 631 individuals, or 67.13%. Similarly, CAAT executives and employees were most informed through



ผลการสำรวจในประเด็น “การรู้จัก กพท.” ซึ่งประกอบด้วย ข้อคำถามทั้งหมด 8 ข้อ เกี่ยวกับข้อมูลของ กพท. ซึ่งผู้ตอบ ที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 6 ข้อขึ้นไป จะถูกจัดเป็นกลุ่มที่รู้จัก กพท. จากผลการสำรวจพบว่า ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 80.97 และส่วนมากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม รู้จัก กพท. โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรม การบินรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 92.87 กลุ่มประชาชนทั่วไปรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 68.30 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 99.54

กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน รู้จัก กพท. มากที่สุดเรื่อง “เครื่องหมาย  เป็นตราสัญลักษณ์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 99.39 กลุ่มประชาชนทั่วไปรู้จัก กพท. มากที่สุดเรื่อง “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อว่า กพท.” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 98.62 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รู้จัก กพท. มากที่สุดเรื่อง “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อว่า กพท.” และ “เครื่องหมาย  เป็นตราสัญลักษณ์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 99.54 โดยทุกข้อมีผู้ตอบถูกมากกว่าร้อยละ 80.00

ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 10 คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม มีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ที่เหมือนกัน โดยทั้งกลุ่ม ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนทั่วไป มีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในลักษณะที่มีแนวโน้ม อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ทั้งในภาพรวมและรายด้าน โดยมีคะแนนเฉลี่ย รวมทุกด้านอยู่ที่ 7.53 คะแนน และ 8.30 ตามลำดับ ทั้งนี้ หากพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงสุดในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน โดยอยู่ที่ 7.75 คะแนน ในขณะที่กลุ่มประชาชนทั่วไปให้คะแนนด้านการประชาสัมพันธ์ สูงที่สุดที่ 8.33 คะแนน

the website, with 194 individuals, accounting for 88.58%, followed by Facebook (CAAT Thailand), with 160 individuals, or 73.06%. Additionally, 6 service users and aviation industry stakeholders, representing 0.91%, reported not receiving any information. Likewise, 201 members of the general public, or 21.38%, also stated that they did not receive any information.

The survey results on the topic of “Awareness of CAAT,” which consisted of 8 questions about the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), revealed that respondents who answered at least 6 questions correctly were classified as familiar with CAAT. Overall, 80.97% of the respondents were found to be familiar with CAAT, with the majority of respondents across all three groups demonstrating awareness.

Among these groups, service users and stakeholders in the aviation industry had the highest awareness, with 92.87%. The general public showed an awareness level of 68.30%, while CAAT executives and employees demonstrated the highest awareness, at 99.54%.

Specifically, service users and aviation stakeholders were most familiar with the topic “The emblem represents the symbol of the Civil Aviation Authority of Thailand,” with 99.39% answering correctly. The general public was most familiar with the statement “The Civil Aviation Authority of Thailand is abbreviated as CAAT,” with 98.62% answering correctly. Similarly, CAAT executives and employees were most familiar with both “The Civil Aviation Authority of Thailand is abbreviated as CAAT” and “The emblem represents the symbol of the Civil Aviation Authority of Thailand,” with 99.54% answering correctly. Across all questions, more than 80% of respondents answered correctly.

The survey results on the topic of “Perception of CAAT’s Image,” with a maximum score of 10 points, revealed that the two respondent groups shared similar perceptions of CAAT's image. Both service users and stakeholders in the aviation industry, as well as the general public, **perceived CAAT's image positively**, both overall and in specific areas, with average scores of 7.53 and 8.30, respectively.

When considering specific aspects, the “ethics and transparency in operations” category received the highest average score among service users and aviation stakeholders, at 7.75 points. The general public rated the “public relations” aspect the highest, with a score of 8.33 points.



ตารางที่ 2 ผลการสำรวจการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง
Table 2: Survey results on the perception of CAAT's overall image, classified by sample group

ภาพลักษณ์ Perception	ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน (n=659) Service recipients/stakeholders in the aviation industry		ประชาชนทั่วไป (n=940) General Public	
	คะแนนเฉลี่ย Score	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Score	แปลผล Interpretation
1. ภาพลักษณ์ของ กพท. CAAT's Image	7.64	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.30	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
2. ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี Corporate Governance	7.31	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.30	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
3. ด้านการบริหารจัดการ Management	7.42	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.25	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
4. ด้านการประชาสัมพันธ์ Public Relations	7.54	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.33	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
5. ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน Corporate Governance and Operational Transparency	7.75	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.31	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
รวม Overall	7.53	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	8.30	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend

หมายเหตุ : 1. จำนวนผู้ตอบในแต่ละช่วงคะแนนของภาพรวมในแต่ละด้าน เป็นจำนวนผู้ตอบเฉลี่ย

2. การแปลผล 1.00-6.99 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ เป็นเหมือนคำตอบ A (มีโอกาสดำเนินการ), 7.00-8.99 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ มีแนวโน้มเป็นเหมือนคำตอบ B (มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี), 9.00-10.00 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ เป็นเหมือนคำตอบ B (อยู่ในเกณฑ์ที่ดี)

Note: 1. The number of respondents in each score range for the overall perception in each aspect represents the average number of respondents.

2. Interpretation of scores: 1.00-6.99 = The organization's image is similar to Answer A (Developing); 7.00-8.99 = The organization's image is similar to Answer B (Positive Trend); 9.00-10.00 = The organization's image is similar to Answer B (Positive).

ผลการสำรวจในประเด็น “ความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน ดำเนินการสำรวจทั้งการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม ซึ่งประกอบด้วยการสำรวจ 2 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม และ 2) ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) และสำรวจความคาดหวัง และความพึงพอใจต่องานบริการ ซึ่งประกอบด้วย การสำรวจ 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ 2) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ และ 3) ด้านการให้บริการ ซึ่งดำเนินการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน

1. ผลการสำรวจความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม

จากผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.48 คิดเป็นร้อยละ 89.63 ของคะแนนทั้งหมด และมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.03

The survey results on the topic of “Satisfaction and Expectation on CAAT Services” with a maximum score of 5 points, focused on both the overall services provided by CAAT and specific aspects of service delivery. The survey covered two main areas: 1) the dissemination of information, news, knowledge, and innovation, and 2) the use of online systems (websites, emails, and online service channels). Additionally, the survey assessed expectations and satisfaction with services in three areas: 1) the timeliness of service, 2) the staff or personnel providing the service, and 3) the overall service quality. The survey was conducted with a sample group of service users and stakeholders in the aviation industry.

1. Survey results on " Satisfaction and Expectation on CAAT Services "

The survey results on expectations and satisfaction with CAAT's services in general revealed that service users and stakeholders in the aviation industry had

คิดเป็นร้อยละ 80.58 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.45 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.45 คะแนน

เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า 1) ด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.46 หรือคิดเป็นร้อยละ 89.22 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.08 หรือคิดเป็นร้อยละ 81.58 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.38 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.38 คะแนน และ 2) ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.50 หรือคิดเป็นร้อยละ 90.04 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 3.98 หรือคิดเป็นร้อยละ 79.58 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.52 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.52 คะแนน รายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 3

the highest expectations for CAAT's overall services, with an average expectation score of 4.48, accounting for 89.63% of the total possible score. Their overall satisfaction with CAAT's services was also high, at an average score of 4.03, or 80.58% of the total possible score. However, there was a gap of -0.45, meaning their satisfaction level was 0.45 points lower than their expectations.

When examining specific areas: 1) Dissemination of information, news, knowledge, and innovation. Service users and stakeholders in the aviation industry had the “Highest” expectations for this area, with an average expectation score of 4.46, or 89.22% of the total possible score. Their satisfaction was also “High”, with an average satisfaction score of 4.08, or 81.58%. However, there was a gap of -0.38, indicating that their satisfaction level was 0.38 points lower than their expectations. 2) Usage of the online system. Service users and stakeholders in the aviation industry had the highest expectations for online services, with an average expectation score of 4.50, or 90.04% of the total possible score. Their satisfaction level in this area was slightly lower, with an average score of 3.98, or 79.58%. This resulted in a gap of -0.52, meaning their satisfaction was 0.52 points lower than their expectations, detail as shown in Table 3.

ตารางที่ 3 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวัง ต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม จำแนกรายด้าน
Table 3: Average scores of satisfactions and expectations for CAAT's services by aspect

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ Satisfaction			ความคาดหวัง Expectation			ช่องว่าง Gap (S)-(E)
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (S)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average Score (E)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	
1. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม Dissemination of information, news, knowledge, and innovation	4.08	81.58	มาก	4.46	89.22	มากที่สุด	-0.38
2. ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) Online services (Website, email, and online service channels)	3.98	79.58	มาก	4.50	90.04	มากที่สุด	-0.52
รวม Total	4.03	80.58	มาก	4.48	89.63	มากที่สุด	-0.45

หมายเหตุ : การแปลผล 4.21-5.00 = มากที่สุด, 3.41-4.20 = มาก, 2.61-3.40 = ปานกลาง, 1.81-2.60 = น้อย, 1.00-1.80 = น้อยที่สุด

Note: Interpretation 4.21-5.00 = Highest, 3.41-4.20 = High, 2.61-3.40 = Moderate, 1.81-2.60 = Low, 1.00-1.80 = Lowest

เมื่อพิจารณาข้อคำถามในแต่ละด้าน และนำมาวิเคราะห์หาค่าคู่อันดับ (Quadrant Analysis) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา และประเด็นที่ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือเรื่อง 1) ข้อมูล ข่าวสารที่เผยแพร่เป็นกลาง และไม่อคติ 2) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ มีการอ้างอิงตามหลักวิชาการในระดับสากล 3) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ มีความทันสมัย รวดเร็ว และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน 4) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ เรื่องการเข้าถึงข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่ได้ง่าย สะดวก และรวดเร็ว
- ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) ขนาดและรูปแบบตัวอักษรมีความสวยงามและอ่านง่าย และ 2) การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบ Online มีความน่าเชื่อถือ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ 1) การจัดรูปแบบ Website ง่ายต่อการอ่านและการใช้งาน และ 2) ความรวดเร็วของการให้บริการผ่านระบบ Online

2. ผลการสำรวจความคาดหวัง และความพึงพอใจ ต่องานบริการของ กพท.

จากผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังต่องานบริการของ กพท. ในระดับ "มากที่สุด" โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.54 คิดเป็นร้อยละ 90.87 ของคะแนนทั้งหมด และมีความพึงพอใจต่องานบริการของ กพท. ในระดับ "มาก" โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.18 คิดเป็นร้อยละ 83.53 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.36 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.36 คะแนน

เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า 1) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ "มากที่สุด" โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.52 หรือคิดเป็นร้อยละ 90.45 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ "มาก" โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.15 หรือคิดเป็นร้อยละ 83.09 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.37 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.37 คะแนน 2) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังและความพึงพอใจ

When examining each aspect of the survey questions and analyzing the Quadrant Analysis between expectations and satisfaction to prioritize areas for improvement and those performing well and closely meeting the expectations of service recipients, the following results were summarized:

- In the aspect of disseminating information, news, knowledge, and innovation, it was found that CAAT performed well and closely met service recipients' expectations regarding 1) The information shared was impartial and free from bias 2) The information, knowledge, and innovations were accurate, reliable, and supported by internationally recognized academic standards.
- In the area of use of the online system, the survey revealed aspects where CAAT had performed well, closely aligning with the expectations of service users 1) the font size and style were aesthetically pleasing and easy to read 2) the security of data within the online system was reliable and trustworthy. Urgent Areas for Improvement included 1) the website needed to be structured to make it easier to read and navigate 2) the speed of service delivery through the online system needed to be enhanced.

2. Survey Results on Expectations and Satisfaction with CAAT's Services

The survey revealed that service users and stakeholders in the aviation industry had very "High" expectations for CAAT's services, with an average expectation score of 4.54, equivalent to 90.87% of the total possible score. Their satisfaction with CAAT's services was rated as high, with an average satisfaction score of 4.18, equivalent to 83.53% of the total possible score. This resulted in a gap of -0.36, indicating that the satisfaction level was 0.36 points lower than the level of expectation among service users.

The survey results revealed specific insights into the expectations and satisfaction levels of service users and stakeholders in the aviation industry regarding CAAT's services. In terms of service timeliness, the expectation level was rated as "highest," with an average score of 4.52 (90.45% of the total score). Satisfaction in this area was rated as "high," with an average score of 4.15 (83.09% of the total score),



ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.58 หรือคิดเป็นร้อยละ 91.70 ของคะแนนทั้งหมด มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.28 หรือคิดเป็นร้อยละ 85.51 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.30 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.30 คะแนน และ 3) ด้านการให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.52 หรือคิดเป็นร้อยละ 90.47 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.10 หรือคิดเป็นร้อยละ 82.00 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.42 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.42 คะแนน รายละเอียดข้อมูลในตารางที่ 4

โดยสรุป กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความพึงพอใจต่องานบริการของ กพท. ในด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มากที่สุด รองลงมาคือ ด้านระยะเวลาในการให้บริการ และด้านการให้บริการ ตามลำดับ

resulting in a gap of -0.37, indicating that satisfaction fell 0.37 points below expectations. For staff and personnel, both expectations and satisfaction were rated as "highest," with an average expectation score of 4.58 (91.70% of the total score) and an average satisfaction score of 4.28 (85.51% of the total score). This resulted in the smallest gap among the aspects evaluated, at -0.30. In terms of service delivery, expectations were rated as "highest," with an average score of 4.52 (90.47% of the total score), while satisfaction was rated as "high," with an average score of 4.10 (82.00% of the total score), leading to the largest gap of -0.42. Overall, stakeholders expressed the highest satisfaction with CAAT's staff and personnel, followed by service timeliness and service delivery, respectively.

ตารางที่ 4 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวัง ต่องานบริการของ กพท. จำแนกรายด้าน
Table 4: Average scores of satisfactions and expectations for CAAT's services by aspect

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ Satisfaction			ความคาดหวัง Expectation			ช่องว่าง Gap (S)-(E)
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (S)	%	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average Score (E)	%	แปลผล Interpretation	
1. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service time	4.15	83.09	มาก High	4.52	90.45	มากที่สุด Highest	-0.37
2. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Staff or Personnel Performance	4.28	85.51	มากที่สุด	4.58	91.70	มากที่สุด Highest	-0.30
3. ด้านการให้บริการ Overall Service Quality	4.10	82.00	มาก High	4.52	90.47	มากที่สุด Highest	-0.42
รวม Total	4.18	83.53	มาก High	4.54	90.87	มากที่สุด	-0.36

หมายเหตุ : การแปลผล 4.21-5.00 = มากที่สุด, 3.41-4.20 = มาก, 2.61-3.40 = ปานกลาง, 1.81-2.60 = น้อย, 1.00-1.80 = น้อยที่สุด
Note: Interpretation 4.21-5.00 = Highest, 3.41-4.20 = High, 2.61-3.40 = Moderate, 1.81-2.60 = Low, 1.00-1.80 = Lowest

เมื่อพิจารณาข้อคำถามในแต่ละด้าน และนำมาวิเคราะห์ค่าคู่อันดับ (Quadrant Analysis) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา และประเด็นที่ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ด้านระยะเวลาในการให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ เรื่องการให้บริการเป็นไปตามลำดับก่อนหลัง และช่วงเวลารอคอยที่ท่าอากาศยาน มีความเหมาะสม ในประเด็น

When the questions in each area were analyzed using Quadrant Analysis to compare expectations and satisfaction, the findings were used to prioritize areas requiring improvement and identify aspects that performed well, meeting the expectations of service users. The results were summarized as follows:

- In the area of service time management, the analysis revealed that the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) performed well

ที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ เรื่องการให้บริการ มีความรวดเร็ว และเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด

- ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) เจ้าหน้าที่ที่มีความกระตือรือร้นและมีจิตบริการที่ดี ยิ้มแย้ม กิริยา วาจาสุภาพ มีการแต่งกายที่เหมาะสม 2) เจ้าหน้าที่ให้บริการโดยไม่เลือกปฏิบัติ และ 3) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส ซึ่งยังไม่พบ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน
- ด้านการให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) มีการประกาศ หรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการที่ชัดเจน 2) การให้บริการ หรือการดำเนินงาน เป็นไปตามขั้นตอนและมีประสิทธิภาพ และ 3) สถานที่ให้บริการ Service Center ของ CAAT บริเวณชั้น 7 มีความเหมาะสม ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ 1) กระบวนการ/ขั้นตอนการให้บริการ เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน และ 2) การติดต่อสอบถามข้อมูล ของรับบริการ หรือร้องเรียนมีความสะดวก รวดเร็ว

ผลการสำรวจความคาดหวัง และความพึงพอใจ จำแนกตามงานบริการของ กพท.

- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรม การบิน มีความคาดหวังและความพึงพอใจต่องาน ออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ ใบสำคัญ ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ย ความคาดหวังเท่ากับ 4.63 คิดเป็นร้อยละ 92.64 ของคะแนนทั้งหมด และมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ เท่ากับ 4.27 คิดเป็นร้อยละ 85.38 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.36 หมายถึง มีคะแนนระดับ ความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.36 คะแนน

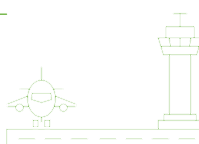


and close to the expectations of service users in providing services in a proper sequence and maintaining appropriate operating hours for its facilities. However, an area requiring urgent development was the need to enhance the speed of service delivery to ensure adherence to the stipulated timeframes.

- In the area of service staff performance, the survey findings indicated several aspects where CAAT excelled and aligned closely with the expectations of service users. These included: 1) staff exhibited enthusiasm and a strong service mindset, with a cheerful demeanor, polite speech, and appropriate attire; 2) staff provided services without discrimination; and 3) staff performed their duties with integrity, honesty, and transparency. No urgent areas for improvement were identified in this category.
- In terms of service provision, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) performed well and nearly met the expectations of its service users in the following areas: 1) Clear announcements or information regarding the procedures and timelines for service provision, 2) Service delivery or operations that adhered to efficient and systematic procedures, and 3) The appropriateness of the CAAT Service Center on the 7th floor. Areas requiring urgent development included 1) Simplified and easy-to-understand service processes or procedures, and 2) Convenient and rapid communication for inquiries, service requests, or complaints.

Survey Results on Expectations and Satisfaction Categorized by Service Areas of CAAT

- Service users and aviation industry stakeholders held the “Highest” expectations and satisfaction levels for licensing, certification, endorsement, and permit services. The average expectation score was 4.63, representing 92.64% of the total score, while the average satisfaction score was 4.27, representing 85.38% of the total score. This reflected a gap of -0.36, indicating that the satisfaction score was 0.36 points lower than the expectation score.





- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังและความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านข้อมูลในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.43 คิดเป็นร้อยละ 88.64 ของคะแนนทั้งหมด และมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.24 คิดเป็นร้อยละ 84.72 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.19 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.19 คะแนน
- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังต่อบริการอิเล็กทรอนิกส์ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.49 คิดเป็นร้อยละ 89.81 ของคะแนนทั้งหมด และมีความพึงพอใจต่อบริการอิเล็กทรอนิกส์ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.04 คิดเป็นร้อยละ 80.72 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) -0.45 หมายถึง มีคะแนนระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวังของผู้รับบริการ 0.45 คะแนน รายละเอียดข้อมูลในตารางที่ 5
- Service users and aviation industry stakeholders also held the “Highest” expectations and satisfaction levels for information services. The average expectation score was 4.43, representing 88.64% of the total score, while the average satisfaction score was 4.24, representing 84.72% of the total score. This reflected a gap of -0.19, indicating that the satisfaction score was 0.19 points lower than the expectation score.
- For electronic services, service users and aviation industry stakeholders had the “Highest” expectations, with an average expectation score of 4.49, representing 89.81% of the total score. However, satisfaction with electronic services was rated as “high,” with an average satisfaction score of 4.04, representing 80.72% of the total score. This reflected a gap of -0.45, indicating that the satisfaction score was 0.45 points lower than the expectation score. Detailed information is provided in Table 5.

ตารางที่ 5 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวัง ต่องานบริการของ กพท. จำแนกตามงานบริการ

Table 5: Average Scores of Satisfaction and Expectations for CAAT Services Categorized by service types

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ Satisfaction			ความคาดหวัง Satisfaction			ช่องว่าง Gap (S)-(E)
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (S)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average Score (E)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	
1. งานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/ หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ Licensing/Certification Services	4.27	85.38	มากที่สุด Highest	4.63	92.64	มากที่สุด Highest	-0.36
1.1) ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน Airworthiness and Aircraft Engineering Department	4.58	91.65	มากที่สุด Highest	4.75	94.92	มากที่สุด Highest	-0.17
1.2) ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน Flight Operations Standards Department	4.31	86.13	มากที่สุด Highest	4.72	94.44	มากที่สุด Highest	-0.41
1.3) ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน Unmanned Aircraft Standard Department	4.50	90.00	มากที่สุด Highest	4.73	94.62	มากที่สุด Highest	-0.23
1.4) ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ Air Navigation Services Standards Department	4.23	84.60	มากที่สุด Highest	4.56	91.19	มากที่สุด Highest	-0.33
1.5) ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน Aerodrome Standard Department	3.94	78.86	มาก High	4.59	91.90	มากที่สุด Highest	-0.65
1.6) ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ Personnel Licensing Department	3.94	78.86	มาก High	4.50	90.09	มากที่สุด Highest	-0.06
1.7) ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน Aeromedical Standards Department	4.54	90.86	มากที่สุด Highest	4.72	94.44	มากที่สุด Highest	-0.18

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ Satisfaction			ความคาดหวัง Satisfaction			ช่องว่าง Gap (S)-(E)
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (S)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average Score (E)	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation	
1.8) ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน Aviation Security and Facilitation Standards Department	4.52	90.33	มากที่สุด Highest	4.79	95.80	มากที่สุด Highest	-0.27
1.9) ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ Economic Regulation Department	3.49	69.81	มาก High	4.43	88.52	มากที่สุด Highest	-0.94
1.10) ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการบินอากาศ Air Navigation Operations Management Department	4.01	80.19	มาก High	4.33	86.67	มากที่สุด Highest	-0.32
2. การให้บริการด้านข้อมูล Information Services	4.24	84.72	มากที่สุด Highest	4.43	88.64	มากที่สุด Highest	-0.19
2.1) ข้อมูลพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ Basic Air Transport Information	4.35	86.94	มากที่สุด Highest	4.41	88.21	มากที่สุด Highest	-0.06
2.2) ข้อมูลบริการประชาชน Public Service Information	4.26	85.17	มากที่สุด Highest	4.28	85.56	มากที่สุด Highest	-0.02
2.3) ข้อมูลสถิติการให้บริการ Service Statistics	4.25	85.08	มากที่สุด Highest	4.72	94.39	มากที่สุด Highest	-0.47
2.4) ข้อมูลข่าวสารการบิน Aviation News	4.10	82.06	มาก High	4.45	88.93	มากที่สุด Highest	-0.35
2.5) ข้อมูลรายชื่อตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ ควบคุมที่ได้รับรองจาก กพท. Certified Control Agents Directory	4.36	87.17	มากที่สุด Highest	4.35	86.97	มากที่สุด Highest	0.01
3. บริการอิเล็กทรอนิกส์ Electronic Services	4.04	80.72	มาก High	4.49	89.81	มากที่สุด Highest	-0.45
3.1) ระบบ Flight Permit Online System (FPOS) Flight Permit Online System (FPOS)	4.52	90.47	มากที่สุด Highest	4.74	94.73	มากที่สุด Highest	-0.22
3.2) ระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ Online Complaint System	4.61	92.22	มากที่สุด Highest	4.28	85.66	มากที่สุด Highest	0.33
3.3) การขึ้นทะเบียนโดรน Drone Registration	4.39	87.78	มากที่สุด Highest	4.79	95.83	มากที่สุด Highest	-0.40
3.4) ระบบ EMPIC EMPIC System	3.74	74.77	มาก High	4.66	93.27	มากที่สุด Highest	-0.92
3.5) ระบบ E-Exam E-Exam System	3.77	75.43	มาก High	4.27	85.43	มากที่สุด Highest	-0.50
3.6) ระบบ Flight Operations Standard Database (FOSD) Flight Operations Standard Database (FOSD)	4.59	91.85	มากที่สุด Highest	4.63	92.59	มากที่สุด Highest	-0.04
3.7) ระบบ Foreign Air Operator Permission (FAOP) Foreign Air Operator Permission (FAOP)	3.78	75.56	มาก High	4.50	90.00	มากที่สุด Highest	-0.72
3.8) ระบบ AVSEC SECURE PORTAL AVSEC Secure Portal	3.78	75.69	มาก High	3.76	75.14	มากที่สุด Highest	0.02
3.9) ระบบ E-Service E-Service System	3.78	75.56	มาก High	4.32	86.44	มากที่สุด Highest	-0.54
4. อื่น ๆ Others	3.56	71.20	มาก High	4.45	89.00	มากที่สุด Highest	-0.89
รวม Overall	4.18	83.53	มาก High	4.54	90.87	มากที่สุด Highest	-0.36

หมายเหตุ : การแปลผล 4.21-5.00 = มากที่สุด, 3.41-4.20 = มาก, 2.61-3.40 = ปานกลาง, 1.81-2.60 = น้อย, 1.00-1.80 = น้อยที่สุด

Note: Interpretation 4.2-5.00 = Highest, 3.41-4.20 = High, 2.61-3.40 = Moderate, 1.81-2.60 = Low, 1.00-1.80 = Lowest



เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ปี 2567 กับ ปี 2566 จากกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน พบว่าทุกด้านมีความพึงพอใจเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น มีรายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 6

When comparing the survey results on service satisfaction provided by CAAT in 2024 with those from 2023, it was found that the average satisfaction across all areas had increased. The details are provided in Table 6.

ตารางที่ 6 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจรายด้านระหว่างปี 2567 และปี 2566
Table 6: Comparison of Average Satisfaction Scores by Aspect between 2024 and 2023

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ ปี 2567 Satisfaction 2024		ความพึงพอใจ ปี 2566 Satisfaction 2023		ผลต่าง Gap
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (n=659)	ร้อยละ %	คะแนนเฉลี่ย Average Score (n=533)	ร้อยละ %	
ความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม Overall Expectation and Satisfaction with CAAT Services					
1. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม Information dissemination, knowledge, and innovation	4.08	81.58	3.74	74.80	0.34
2. ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) Use of online systems (websites, emails, and online service channels)	3.98	79.58	3.77	75.40	0.21
ความคาดหวัง และความพึงพอใจต่องานบริการ Expectation and Satisfaction with CAAT Services					
1. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service time	4.15	83.09	3.79	75.80	0.36
2. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Staff or Personnel Performance	4.28	85.51	3.89	77.80	0.39
3. ด้านการให้บริการ Overall Service Quality	4.10	82.00	3.69	73.80	0.41
	4.12	82.35	3.77	75.40	0.35

หมายเหตุ : ในปี 2566 การสำรวจความพึงพอใจจะสำรวจในภาพรวมของการให้บริการของ กพท. ในขณะที่ปี 2567 ได้ปรับรูปแบบโดยได้ดำเนินการสำรวจแบ่งเป็นการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวม และการสำรวจความพึงพอใจต่องานบริการของ กพท.

Note: In 2023, the satisfaction survey focused on an overall evaluation of CAAT services. However, in 2024, the survey format was revised to include both an overall satisfaction survey of CAAT services and a detailed satisfaction survey of specific CAAT service areas.

ผลการสำรวจในประเด็น “ความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน ดำเนินการสำรวจใน 4 ประเด็น ได้แก่ 1) การให้บริการของ กพท. สามารถตอบสนองต่อความต้องการ และความคาดหวัง ตลอดจนจนการสร้าง ความประทับใจให้ผู้ใช้บริการได้ 2) กพท. มีการจัดเตรียมทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินงานหรือให้บริการ เพื่อให้มีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ 3) กพท. จะเปิดเผยข้อมูลต่างๆ อย่างตรงไปตรงมาในฐานะหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบและเข้าใจสิ่งที่หน่วยงานกำลังดำเนินการ และ 4) กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดจากการทุจริต และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม จากการสำรวจ

The survey results on the topic of “Confidence in CAAT Services,” which used a 5-point scoring scale, assessed four aspects: 1) CAAT’s ability to meet the needs and expectations of users and create a positive impression 2) CAAT’s preparedness in allocating necessary resources to ensure service readiness at all times 3) CAAT’s commitment to transparency in providing information as a government agency, ensuring users and stakeholders understand the agency's operations 4) CAAT’s management and service delivery based on transparency, fairness, and freedom from corruption.

พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 โดยมีความเชื่อมั่นในประเด็น “กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดจากการทุจริต และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม” สูงที่สุด โดยมีคะแนนเฉลี่ย 4.22 (ระดับมากที่สุด) รายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 7



The survey revealed that users and stakeholders in the aviation industry expressed a "high" level of confidence in CAAT services, with an average score of 4.17. The highest level of confidence was observed in the aspect of CAAT's management and service delivery adhering to principles of transparency, fairness, and freedom from corruption, which achieved an average score of 4.22, categorized as "Highest". Details are presented in Table 7.

ตารางที่ 7 ผลการสำรวจความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. รายข้อ
Table 7: Survey Results on Confidence in CAAT Services by Aspect

ความเชื่อมั่น Aspect of Confidence	ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน อุตสาหกรรมการบิน Service Users/Stakeholders in the Aviation Industry (n=659)	
	คะแนนเฉลี่ย Average Score	แปลผล Interpretation
1. ท่านมั่นใจว่า การให้บริการของ กพท. สามารถตอบสนองต่อ ความต้องการ และความคาดหวัง ตลอดจนจนการสร้างประทับใจให้ผู้ใช้บริการได้ CAAT's ability to meet user needs, expectations, and create a positive impression.	4.18	มาก High
2. ท่านมั่นใจว่า กพท. มีการจัดเตรียมทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินงานหรือให้บริการ เพื่อให้มีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ CAAT's readiness through adequate resource preparation for uninterrupted services.	4.12	มาก High
3. ท่านมั่นใจว่า กพท. จะเปิดเผยข้อมูลต่าง ๆ อย่างตรงไปตรงมาในฐานะหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบและเข้าใจสิ่งที่หน่วยงานกำลังดำเนินการ CAAT's transparency in providing information for user understanding of operations.	4.17	มาก High
4. ท่านมั่นใจว่า กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดจากการทุจริต และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม CAAT's management and service delivery based on transparency, fairness, and integrity.	4.22	มากที่สุด Highest
ภาพรวม Overall	4.17	มาก High

ผลการสำรวจในประเด็น “สิ่งที่ชื่นชม กพท.” กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ของ กพท. ส่วนใหญ่มีความมุ่งมั่น มีมารยาทที่ดี มีทัศนคติที่ดี และมีความตั้งใจในการให้บริการ มีการเผยแพร่ความรู้ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูล มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโดยการจัดทำอินโฟกราฟิก ซึ่งทำให้เข้าใจได้ง่าย มีความสวยงามน่าอ่าน รวมทั้งมีการพัฒนาระบบเพื่อให้บริการในรูปแบบออนไลน์ทำให้ผู้รับบริการมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น อีกทั้งด้านสถานที่มีความสะอาด เรียบร้อย และมีความสะดวกในการใช้บริการ

Service users and stakeholders in the aviation industry expressed positive opinions about the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT).

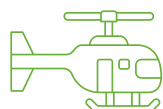
They noted that most CAAT personnel were committed, courteous, exhibited a positive attitude, and were dedicated to providing quality service. The dissemination of knowledge to stakeholders and the general public was also commended, particularly through well-designed infographics that were easy to understand, visually appealing, and engaging.



นอกจากนี้ได้มีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) ในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 20 หน่วยงาน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงคุณภาพในด้านความต้องการ ความคาดหวัง และความพึงพอใจในการให้บริการ รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานของ กพท. ในอนาคต สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูลข่าวสารของ กพท. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รับรู้พันธกิจของ กพท. ทั้ง 4 ข้อ โดยเฉพาะข้อ 1-3 ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการทำงาน แต่พันธกิจข้อ 4 ซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนาองค์กรและระบบงานสนับสนุนอาจยังไม่เป็นที่รับรู้ เนื่องจากเป็นการดำเนินงานภายในองค์กร สำหรับการให้บริการ ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบถึงบริการด้านการออกใบอนุญาต ใบรับรอง และงานบริการข้อมูล เช่น ระบบ EMPIC และระบบ E-Exam ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโดยตรง ด้านการรับทราบข้อมูล ข่าวสาร และองค์ความรู้ ช่องทางหลักคือเว็บไซต์ อีเมล และสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook และ TikTok อย่างไรก็ตาม กพท. ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงกลุ่มบุคคลภายนอกอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น เพื่อสร้างการรับรู้ในวงกว้าง

ส่วนที่ 2 การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. จากความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ในภาพรวมพบว่า มีแนวโน้มภาพลักษณ์เป็นองค์กรที่ดี ในภาพลักษณ์ด้านการบริหารจัดการ ภาพลักษณ์ด้านการประชาสัมพันธ์ และภาพลักษณ์ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน เว้นเพียงภาพลักษณ์ด้านการกำกับดูแลที่ดี ที่ผู้ให้สัมภาษณ์อาจจะยังไม่เห็นภาพลักษณ์ที่ชัดเจน ทั้งนี้ เรื่องที่มีคะแนนภาพลักษณ์น้อยที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เรื่องการบริหารงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพและคำนึงถึงความคุ้มค่า การเปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและการจัดซื้อจัดจ้าง และเรื่อง การรับฟังและให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยนำมาปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงาน โดยมีตัวอย่างประเด็น เช่น เรื่องการเปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและการจัดซื้อจัดจ้าง โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่า ไม่ค่อยรับทราบข้อมูลในด้านนี้ของ กพท. เนื่องจากไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโดยตรง จึงทำให้การรับรู้และความสนใจต่อข้อมูลดังกล่าวน้อย และในส่วนของ การรับฟังความเห็น ทาง กพท. ได้มีการดำเนินการพร้อมมีช่องทางในการเข้าถึง แต่ยังไม่เห็นการนำความเห็นไปปรับใช้ หรือไม่ได้รับการตอบสนองกลับต่อความเห็นที่ไม่สามารถดำเนินการได้



Additionally, CAAT was recognized for its efforts to develop online service systems, enhancing user convenience. The facilities were also appreciated for their cleanliness, organization, and overall accessibility.

In further exploration, an in-depth interview was conducted with 20 organizations from the aviation industry to gather qualitative insights on their needs, expectations, satisfaction, as well as suggestions. These insights aimed to guide CAAT in improving its operations in the future. The key findings from these interviews are summarized as follows:

Section 1: Awareness of CAAT's Mission, Services, and Information. Most interviewees demonstrated awareness of CAAT's four key missions, particularly Missions 1-3, which directly relate to their work. However, Mission 4, which focuses on organizational and support system development, was less recognized as it pertains to internal operations. Regarding services, interviewees were familiar with licensing and certification services, as well as information services like the EMPIC and E-Exam systems, which are directly connected to their operations. In terms of communication, the primary channels for receiving information, updates, and knowledge were the CAAT website, email, and social media platforms such as Facebook and TikTok. Nevertheless, it was suggested that CAAT should enhance its outreach efforts to target individuals outside the aviation industry, thereby fostering broader public awareness of its role and services.

Section 2: Perception of CAAT's Image. Overall, the interviewees tended to view CAAT as an organization with a positive image, particularly in terms of management, public relations, and ethics/transparency in operations. However, the image of CAAT's regulatory oversight was less clear, as interviewees did not perceive a strong image in this area. The three aspects with the lowest image ratings were: 1) Efficient budget management with a focus on cost-effectiveness 2) Transparency in financial information and procurement processes, and 3) Listening to and considering feedback from service users and stakeholders for operational improvements

For example, regarding financial transparency and procurement, interviewees noted that they were not well-informed on these matters because they were not directly related to their work. This resulted in lower awareness and interest in this information.

ส่วนที่ 3 ความคาดหวัง และความพึงพอใจ ต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับมาก โดยสรุปความคิดเห็นได้ดังนี้

การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและองค์ความรู้ของ กพท. เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน และมีความน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ยังมีการเผยแพร่ข้อมูลในรูปแบบอินโฟกราฟิกที่มีความน่าสนใจ และเข้าใจง่ายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การติดตามประเด็นต่าง ๆ รวมถึงกฎหรือเกณฑ์ใหม่ อาจยังขาดความรวดเร็วและความทันสมัยในบางกรณี นอกจากนี้การเผยแพร่ข้อมูลด้านเวชศาสตร์การบินและด้านการบินทั่วไปยังมีค่อนข้างจำกัด

การใช้บริการผ่านเว็บไซต์สามารถเข้าถึงได้ง่าย ข้อมูลในเว็บไซต์ค่อนข้างมีครบถ้วน แต่การเข้าใช้งานเว็บไซต์ยังมีความซับซ้อนและไม่เป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน (user-friendly) และระบบยังขาดความเสถียรในบางช่วงเวลา อีกทั้งมีการเสนอให้ดำเนินการปรับปรุงกระบวนการขอใบอนุญาตทั้งหมดให้สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้อย่างเต็มรูปแบบ ลดการใช้เอกสารที่เป็นกระดาษ เพื่อเพิ่มความสะดวกและลดขั้นตอนที่ซับซ้อน ในส่วนของระบบ EMPIC ยังขาดความเสถียรในบางส่วน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องและประสิทธิภาพในการใช้งาน ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้สามารถดาวน์โหลดข้อมูลออกมาเป็นไฟล์ PDF ได้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้งาน และต้องการให้มีการพัฒนาระบบที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างศูนย์เวชศาสตร์การบิน

สำหรับด้านระยะเวลาในการให้บริการ ยังพบความล่าช้าในการดำเนินการในบางขั้นตอน และไม่มีการกำหนดระยะเวลาหรือขอบเขตในการดำเนินงานอย่างชัดเจน ทำให้สามารถติดตามเรื่องได้ยาก อีกทั้งการดำเนินงานของฝ่ายงานภายใน กพท. ยังขาดการบูรณาการและการประสานงานที่เป็นระบบ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าหรือความยุ่งยากในกระบวนการดำเนินงาน

เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มีความรับผิดชอบ เต็มใจในการให้บริการ สามารถให้ข้อมูลได้ชัดเจน และหากเกิดปัญหา ก็พร้อมให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่ แต่ทั้งนี้เนื่องจาก กพท. ยังขาดแคลนบุคลากร หรือมีการปรับเปลี่ยนบุคลากรบ่อย ทำให้บุคลากรยังขาดประสบการณ์และความชำนาญในเรื่องนั้น ๆ ขั้นตอนการให้บริการส่วนมากสามารถปฏิบัติได้ง่าย แต่ยังพบว่าในบางเรื่องมีความซับซ้อน และไม่เป็นที่คาดหวัง เช่น การใช้เอกสารที่มากเกินไปจนจำเป็น การรับใบอนุญาตที่ต้องดำเนินการด้วยตนเองที่สำนักงาน กพท. เนื่องจากยังไม่มีระบบรองรับการจัดส่งเอกสารทางไปรษณีย์

Regarding feedback, CAAT has implemented channels for receiving input; however, interviewees did not see clear evidence of feedback being acted upon or of responses to suggestions that could not be implemented.

Section 3: Expectations and Satisfaction with CAAT's Services. Interviewees expressed a high level of satisfaction with CAAT's services overall, with the following key points highlighted.

The dissemination of information and knowledge by CAAT is considered beneficial for operations and credible. The use of infographics to communicate complex topics has been particularly appreciated as it makes information more engaging and easier to understand. However, some noted that the dissemination of information, particularly regarding new regulations or standards, could sometimes be slow or not timely. Additionally, information related to aviation medicine and general aviation is still somewhat limited.

The website is generally accessible, and the information provided is fairly comprehensive. However, users found the website somewhat complex to navigate, not particularly user-friendly, and at times unstable. There were suggestions to improve the website's functionality, including making the entire licensing process fully online to reduce paperwork, simplify the process, and enhance convenience. Some users experienced issues with system stability, which impacted the continuity and effectiveness of its use. Interviewees also suggested that it would be helpful to be able to download data in PDF format and for CAAT to develop a centralized system that links data across different centers, particularly related to aviation medicine.

There were concerns about delays in certain processes, as there is no clear timeline or scope defined for some procedures, making it difficult to track progress. Moreover, there was a lack of integration and coordination among departments within CAAT, which sometimes led to delays or complications in workflows.

The staff or personnel who provided services were responsible, willing to assist, and able to give clear information. If any issues arose, they were ready to help fully. However, due to the lack of staff or frequent personnel changes, the staff still lacked experience and expertise in certain areas. Most of the service procedures were easy to follow, but some issues were found to be complicated and not as expected, such as excessive use of documents and the need for applicants to handle





นอกเหนือจากประเด็นข้างต้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง หรือพัฒนาการดำเนินงานของ กพท. คือ ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้คนภายนอก ประชาชนทั่วไป รู้จัก กพท. รู้จักอำนาจหน้าที่และภาระงานที่ กพท. ดำเนินการ พร้อมทั้งพัฒนาสื่อประชาสัมพันธ์ให้นำเสนอข้อมูลที่ชัดเจน กระชับ และเข้าใจง่าย พัฒนาระบบที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างศูนย์เวชศาสตร์การบิน และส่งเสริมและพัฒนาการบินทั่วไป (General Aviation) โดยการกำหนดนโยบายในการพัฒนา นอกจากนี้ มีการเสนอให้จัดตั้งช่องทางสื่อสารผ่านแอปพลิเคชันไลน์ในรูปแบบ Official Account (OA) เพื่อเพิ่มความสะดวกและรองรับการตอบข้อซักถามได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงควรเพิ่มการอบรมและพัฒนาความเชี่ยวชาญของเจ้าหน้าที่ให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น พร้อมทั้งพิจารณาเพิ่มจำนวนบุคลากรเพื่อรองรับปริมาณงานและยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการ

จากการสำรวจวิเคราะห์ และสรุปผล บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง พัฒนาการทำงาน และยกระดับคุณภาพของการให้บริการของ กพท. ดังนี้

1) ด้านการรับรู้ภาพลักษณ์ และการรู้จัก กพท.

- ควรมีการสื่อสารให้กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับทราบถึงภาพลักษณ์ขององค์กรที่ต้องการให้เกิดขึ้น มีการเผยแพร่วัฒนธรรมขององค์กรผ่านสื่อสาธารณะต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และสื่อสารผ่านพนักงานของ กพท. เนื่องจากเป็นช่องทางที่ผู้คนรับทราบข้อมูล ข่าวสารมากที่สุด
- ควรสำรวจความคิดเห็นของพนักงานผ่านแบบสอบถามหรือจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค หรือประเด็นที่ต้องปรับปรุงด้านภาพลักษณ์ เพื่อให้กลุ่มผู้บริหารและพนักงานมองเห็นภาพลักษณ์ของ กพท. เป็นไปตามเป้าหมาย

their license applications in person at the CAAT office, since there was no system in place to send documents by mail.

In addition to the above points, the interviewees provided further suggestions for improving or developing CAAT's operations. They suggested that CAAT should increase public awareness so that people outside the aviation industry would know about CAAT, its authority, duties, and responsibilities. They also recommended developing clearer, more concise, and easily understandable public communication materials. Furthermore, a system should be developed to serve as a central hub linking data from the Aviation Medicine Center and promoting general aviation (GA) by setting development policies. Additionally, it was proposed to establish a communication channel via the LINE application in the form of Line Official Account (OA) to enhance convenience and allow for faster responses to inquiries. Lastly, there was a suggestion to increase training and development for staff expertise and consider increasing the number of personnel to accommodate workload demands and improve service efficiency.

Based on the survey, analysis, and findings, TRIS Corporation Limited provided the following recommendations for improving, developing operations, and enhancing the quality of CAAT's services:

1) Awareness of CAAT's Image and Recognition

- Proactive communication should be conducted to inform service recipients and stakeholders in the aviation industry about the desired organizational image. The organization's culture should be disseminated through various public media, such as the website, Facebook, and internal communication via CAAT employees, as these are the most effective channels for conveying information and news.
- Employee opinions should be surveyed through questionnaires or feedback forums to identify issues, obstacles, or areas requiring improvement regarding the organization's image. This will help ensure that executives and employees share a unified vision of CAAT's image aligned with its goals.



2) ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม

- ปรับปรุงการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม ให้สามารถเข้าใจได้ง่าย ชัดเจน และถูกต้องตรงกัน เช่น ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับการบิน หรือมาตรฐานต่าง ๆ โดยเผยแพร่ทั้งฉบับภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน
- ควรเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น องค์ความรู้ที่ได้รับจากการประชุมกับหน่วยงานต่างประเทศหรือระดับสากล ข้อมูล กฎ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน
- การสื่อสารข้อมูลสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควรใช้วิธีการที่เข้าถึงได้ง่าย ผ่านช่องทางที่เหมาะสม เช่น การส่งจดหมายหรือการแจ้งข้อมูลโดยตรงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แทนการประกาศเฉพาะทางเว็บไซต์ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มเป้าหมายบางส่วนไม่ได้รับทราบข้อมูล หากไม่ได้ติดตามอย่างต่อเนื่อง
- ในการจัดรับฟังความคิดเห็น ควรมีการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมรับทราบและเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้ในภายหลัง
- เพิ่มช่องทางการให้ข้อมูลและติดต่อสื่อสาร เช่น ไลน์ในรูปแบบ Official Account (OA) ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ และแชทบอท โดยจัดให้มีผู้รับผิดชอบช่องทางที่สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว

3) ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online

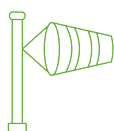
- ควรมีการปรับปรุงเว็บไซต์ให้สามารถค้นหาข้อมูลต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและใช้งานง่าย โดยการจัดหมวดหมู่และประเภทของข้อมูลให้ชัดเจน ปรับปรุงระบบการสืบค้นให้สามารถค้นหาโดยพิมพ์คำที่เกี่ยวข้องได้ และเพิ่มเติมข้อมูลในเว็บไซต์ให้มีความครบถ้วน รวมทั้งควรอัปเดตข้อมูลให้มีความเป็นปัจจุบัน ทันต่อสถานการณ์
- ควรปรับปรุงระบบ EMPIC และระบบ Flight Permit Online System (FPOS) ให้มีความเสถียรและใช้งานง่ายยิ่งขึ้น พร้อมทั้งจัดทำคู่มือการใช้งานที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย เพื่อช่วยให้ผู้รับบริการสามารถใช้งานระบบได้อย่างถูกต้องและสะดวก นอกจากนี้ควรพิจารณาลดขั้นตอนในการขอเอกสารที่ซับซ้อนหรือไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาการดำเนินงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ

2) Dissemination of Information, News, Knowledge, and Innovation

- Improve the dissemination of information, news, knowledge, and innovations to ensure clarity, accuracy, and consistency. This includes providing materials related to aviation laws, regulations, standards, and guidelines in both Thai and English to promote mutual understanding.
- Make more beneficial information available to the aviation industry, such as knowledge gained from international meetings or discussions with foreign agencies, as well as aviation laws and regulations, to support the industry's growth and compliance.
- Use accessible and appropriate methods to share important information with stakeholders, such as sending direct letters or notifications to relevant agencies instead of solely relying on website announcements, which may not reach all target audiences.
- After conducting stakeholder feedback sessions, share summary reports of the findings to ensure those who did not attend are informed and provide opportunities for additional input later.
- Establish additional communication and information-sharing platforms, such as an official LINE account (OA), call centers, and chatbots, with dedicated personnel to ensure quick and efficient responses.

3) Online System Utilization

- Improve the website to allow users to search for information conveniently and efficiently by organizing content into clear categories. Upgrade the search function to enable keyword searches and ensure the information on the website is comprehensive and regularly updated to reflect current situations.
- Enhance the stability and usability of both systems, and provide clear and user-friendly manuals to assist service recipients in using the systems correctly. Additionally, consider streamlining unnecessary or complex document request procedures to reduce processing time and improve service efficiency.





- ปรับปรุงการใช้งานระบบต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ และปรับรูปแบบของแบบฟอร์มให้กรอกง่ายและสะดวกต่อการใช้งาน
- พัฒนาระบบออนไลน์เพื่อการติดตามสถานะการดำเนินงาน นอกเหนือจากการแจ้งผ่านอีเมล เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถติดตามสถานะการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว
- พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกลางที่เชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างศูนย์เวชศาสตร์การบิน เพื่อให้เข้าถึงข้อมูลของบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบินที่มารับบริการด้านเวชศาสตร์การบิน ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มคุณภาพในการตรวจ ช่วยให้ได้บุคลากรที่พร้อมปฏิบัติงานที่

4) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ

- ควรปรับกระบวนการทำงานให้มีความรวดเร็ว ลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือเกินความจำเป็น โดยเฉพาะในกระบวนการออกใบอนุญาตหรือหนังสือรับรอง เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของผู้รับบริการ
- ทบทวนและปรับปรุงรอบระยะเวลาการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในคู่มือให้รวดเร็วขึ้น

5) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ

- ควรจัดให้มีการฝึกอบรมและส่งต่อความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานแก่เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์น้อย เพื่อเสริมสร้างทักษะและความสามารถในการทำงาน โดยอาจเน้นการสอนงานจากเจ้าหน้าที่ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ตรงในสายงาน นั้น ๆ เพื่อให้พนักงานใหม่สามารถตอบคำถาม แก้ไขปัญหา และให้คำแนะนำแก่ผู้รับบริการได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ
- เนื่องจาก กพท. มีจำนวนเจ้าหน้าที่จำกัด และเกิดการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหรือการลาออกของเจ้าหน้าที่อยู่บ่อยครั้ง จึงส่งผลให้เจ้าหน้าที่ที่เข้ามาทำงานแทนยังขาดประสบการณ์ในบางด้าน อาจทำให้การให้บริการเกิดความล่าช้าหรือไม่ต่อเนื่อง ดังนั้นควรมีการถ่ายทอดงานและจัดทำระบบการส่งต่อความรู้ที่ชัดเจน เช่น คู่มือการปฏิบัติงานในรูปแบบที่เข้าใจง่าย หรือการใช้สื่อดิจิทัล เช่น วิดีโอแนะนำขั้นตอนการทำงาน หรือสื่อเสียงสำหรับการเรียนรู้ เพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง
- ควรพิจารณาเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ให้สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของผู้รับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วมากขึ้น

- Implement Fully Electronic Systems: Transition all systems to a fully electronic format and redesign forms to be easy to fill out and user-friendly.
- Develop Online Status Tracking Systems: Create an online system for tracking the progress of requests, in addition to email notifications, so that service recipients can monitor their status continuously and promptly.
- Integrate IT Systems for Aviation Medicine: Develop a centralized IT system that connects the databases of aviation medicine centers, enabling access to information on aviation industry personnel receiving medical services. This will reduce redundancy, improve examination quality, and ensure readiness of personnel to perform their duties.

4) Service Time Improvement

- Revise workflows to make them faster by reducing redundant or unnecessary steps, particularly in the processes for issuing licenses or certificates, to enhance customer satisfaction.
- Reassess and update the timelines specified in operational manuals to expedite processes and improve service delivery.

5) Personnel and Service Staff

- Organize training programs and knowledge transfer sessions for staff with limited experience to enhance their skills and capabilities. Emphasize on-the-job training led by experienced or specialized staff to ensure new employees can effectively answer questions, resolve issues, and provide accurate guidance to service recipients.
- Address frequent staff turnover and limited personnel by creating a clear and accessible knowledge transfer system. Develop user-friendly operation manuals or digital resources, such as instructional videos or audio guides, to enable self-paced learning and ensure continuity in service delivery.
- Consider hiring additional staff to match the increasing workload. This will improve the organization's ability to meet service demands efficiently and promptly.

- จัดกิจกรรมที่ช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์และความเข้าใจร่วมกันระหว่างพนักงานในแต่ละฝ่าย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อประสานงาน

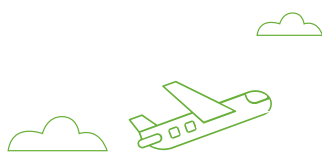
6) ด้านการให้บริการ

- จัดตั้งฝ่ายงานหรือมอบหมายบุคลากรให้ทำหน้าที่เฉพาะในการติดตามข่าวสารและเรื่องราวที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและสามารถนำข้อมูลมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์
- ปรับปรุงขั้นตอนการขอใบอนุญาตให้สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้เต็มรูปแบบ เพื่อลดขั้นตอนการทำงานและเพิ่มความสะดวกในการรับบริการ
- รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องผ่านช่องทางที่เข้าถึงง่ายก่อนการประกาศใช้กฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่
- ส่งเสริมการบินทั่วไปด้วยการพัฒนาสนามบินเล็ก ครอบคลุมด้านการบิน การนำเข้าและประกอบอากาศยาน และปรับปรุงกระบวนการต่อใบอนุญาตให้สะดวกยิ่งขึ้น
- พัฒนาบทบาทของ กพท. ในการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้ยั่งยืนและมีมาตรฐาน
- ส่งเสริมหรือออกแบบกระบวนการทำงานให้มีการบูรณาการระหว่างฝ่ายงาน เพื่อให้การทำงานมีความสะดวกรวดเร็ว และลดภาระให้กับผู้รับบริการ

- Organize activities that promote interaction and mutual understanding among employees from different departments to enhance communication and coordination across teams.

6) Service Quality

- Set up a dedicated team or assign personnel to continuously monitor aviation-related news and developments around the clock. This will ensure the organization stays updated on industry changes and can utilize the information effectively and promptly.
- Enhance licensing procedures by transitioning to a fully online system to streamline workflows and improve convenience for service recipients.
- Create accessible channels for stakeholders to provide feedback before implementing new laws or regulations, ensuring inclusivity and transparency.
- Support general aviation by developing small airports, improving access to aviation instructors, facilitating aircraft import and assembly, and simplifying license renewal processes.
- Strengthen CAAT's role in promoting civil aviation activities to foster the sustainable and high-standard development of the country's aviation industry.
- Design and promote integrated workflows among departments to improve efficiency, reduce service delays, and lessen the burden on service recipients.





ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. In terms of promoting the aviation industry



ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2567

Missions and activities of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

» “สุริยะ” เปิดสำนักงาน CAAT แห่งใหม่ มุ่งสู่การบริการที่ดี พร้อมเดินหน้าขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือน ภายใต้มาตรฐานการบินระดับสากล

“Suriya” inaugurates new CAAT office, aiming to enhance service excellence and elevate civil aviation to meet global standards.

เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2567 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดงาน OPEN HOUSE CAAT 2024 และร่วมแสดงความยินดีในโอกาสที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ย้ายอาคารสำนักงานใหม่ โดยภายในงานมีการจัดแสดงนิทรรศการเนื่องในโอกาสครบรอบการดำเนินงานปีที่ 8 และการเสวนาหัวข้อ “จากอดีตสู่อนาคตการบินพลเรือนไทย” เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในอนาคต

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมมีนโยบายสำคัญด้านการขนส่งทางอากาศเพื่อเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งบรรจุในนโยบายการดำเนินงานของกระทรวงฯ ด้านที่ 1 “คมนาคมเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว สร้างการเป็น HUB เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางทุกมิติ” ซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา รวมทั้งการให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการบินแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการบินทุกคน จึงมีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมการบินอย่างยิ่ง

นายสุริยะ กล่าวต่อว่า ระยะเวลาการดำเนินงานเพียง 8 ปีของ กพท. ทำให้เห็นการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย รวมถึงการปรับปรุงมาตรฐานการบินและการผ่านพ้นสถานการณ์ COVID-19 มาด้วยความร่วมมือร่วมใจจากทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะ กพท. ที่มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากในฐานะหน่วยงานกำกับ ดูแล และส่งเสริมการบินของไทย ทำให้ประเทศไทยก้าวผ่านช่วงเวลาที่ย่ำแย่และฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วและมั่นคง

ด้านนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กล่าวว่าที่ผ่านมากพท. มุ่งมั่นเพิ่มความสามารถ ในการทำหน้าที่สำคัญอยู่เบื้องหลังการบินพลเรือนของประเทศ ไม่เพียงแต่ดูแลผู้โดยสาร แต่ครอบคลุมถึงทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งวันนี้ เป็นโอกาสดีที่ กพท. ได้ย้ายที่ทำการใหม่เพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น

On 12 January 2024, Mr. Suriya Jungrungruangkit, Minister of Transport, presided over OPEN HOUSE CAAT 2024 to mark the official relocation of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) to its new office. The event featured a special exhibition commemorating CAAT’s 8th anniversary of operations and a forum titled “Civil Aviation: From the Past to the Future”, highlighting the future potential and significance of Thailand’s aviation sector.

Mr. Suriya stated that the Ministry of Transport has been actively implementing key air transport policies to enhance the capacity of airports and strengthen Thailand’s air transport system. These efforts align with the Ministry’s first strategic plan, “Opening Opportunities for Trade and Tourism as a Hub Connecting Multimodal Transportation”. As the country’s aviation regulator, CAAT plays a crucial role in inspection, supervision, promotion, development, and the dissemination of aviation knowledge to the public and relevant organizations, ensuring the highest levels of safety for both passengers and aviation personnel.

The Minister further emphasized that throughout its eight years of operation, CAAT has consistently demonstrated its commitment to advancing Thailand’s aviation standards. The organization has played a key role in helping the industry navigate the challenges posed by the COVID-19 pandemic, working in collaboration with all relevant sectors to ensure a stable, swift, and sustainable recovery.

Mr. Suttipong Kongpool, Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand, reaffirmed CAAT’s dedication to supporting the country’s civil aviation ecosystem, from passenger services to operational stakeholders. He highlighted that the relocation to



รองรับความร่วมมือกับทุกภาคส่วน และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีแก่การทำงาน เพื่อบุคลากร CAAT ทุกคน ทำงานอย่างมีความสุข มีประสิทธิภาพ และเป็นกำลังสำคัญในการนำพาการบินพลเรือนไทยสู่เป้าหมายสูงสุด

สำหรับการเสวนา หัวข้อ “จากอดีตสู่อนาคต การบินพลเรือนไทย” ได้รับเกียรติจากผู้ที่อยู่ในแวดวงการบินทั้งอดีตและปัจจุบัน มาร่วมพูดคุยถึงเรื่องราวของอุตสาหกรรมการบินไทยที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคมและอดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ นายสมชาย พิพุทธวัฒน์ อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ นายสุทธิพงษ์ ปราสาททองโอสถ นายกษมาคมสายการบินประเทศไทย นายกษมาคมสายการบินประเทศไทย และนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

the new office marks a significant milestone, not only in enhancing service delivery and collaboration across sectors but also in fostering a positive and efficient working environment for CAAT personnel.

A special highlight of the event was the forum “Civil Aviation: From the Past to the Future”, which brought together distinguished aviation leaders - both past and present - to share insights on the stable growth and future direction of Thailand’s aviation industry. The panel included Mr. Chaisak Angsuwan, former Permanent Secretary of the Ministry of Transport and Director-General of the Department of Air Transport; Mr. Somchai Piputhawat, former Director-General of the Department of Civil Aviation; Mr. Puttipong Prasarttong-Osoth, President of the Airlines Association of Thailand (AAT); and Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT.



» CAAT จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ” เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการสื่อสารแก่ผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector)

CAAT Hosts “Effective Communication” Workshop to Enhance Inspectors’ Communication Competencies

เมื่อวันอังคารที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยสำนักกรรมการและผู้อำนวยการกองสื่อสารองค์กร จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ” (Effective Communication) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการสื่อสารแก่ผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ซึ่งเป็นบุคลากรที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างความร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าว บรรยายโดย ครูน้ำฝน รักดี วิทยากรด้านการพัฒนาบุคลิกภาพ จากสถาบัน Pronality Academy ซึ่งผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ได้เรียนรู้เรื่องการสร้างทัศนคติเพื่อการนำเสนออย่างมืออาชีพ การปรับทัศนคติทั้งความคิด มุมมองและความเชื่อ เพื่อสร้างความมั่นใจให้พร้อมเผชิญหน้ากับทุกสถานการณ์ นำไปสู่การพัฒนาบุคลิกภาพด้านการสื่อสารที่น่าเชื่อถือและน่าจดจำในฐานะตัวแทนองค์กร พร้อมทั้งเรียนรู้หลักจิตวิทยาการวิเคราะห์ผู้ฟัง เพื่อสื่อสารให้ตรงตามความต้องการและตรงใจคู่สนทนา ซึ่งเป็นองค์ความรู้ที่มีประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ที่ต้องตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม และส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานสากลที่ ICAO กำหนดต่อไป

On 6 February 2024, the Corporate Communication Division under the Secretariat Office of Commissioners and Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) organized a workshop titled “Effective Communication”. The primary objective of the workshop was to strengthen the communication skills of CAAT inspectors - key personnel who play a critical role in liaising with various stakeholders across the aviation sector.

The session was conducted by Kru Namfon Pakdee, a personality coach from Pronality Academy, and focused on developing essential soft skills such as mindset cultivation, professional presentation, and attitude adjustment in terms of thinking, perspective, belief, and confidence. These elements are crucial in enabling inspectors to handle a variety of situations effectively and with composure.

Designed to enhance both verbal and non-verbal communication, the training aimed to help inspectors build trustworthy and impressive professional personas, which are vital when representing the organization in both formal and operational contexts. The workshop also introduced participants to the fundamentals of audience psychology and practical techniques for delivering clear, targeted communication. These skills are instrumental in helping inspectors address the specific needs and expectations of diverse audiences more effectively.

The knowledge and competencies gained from this workshop are expected to elevate the performance of CAAT inspectors in their core responsibilities including supervision, monitoring, regulation, and coordination with civil aviation stakeholders. Ultimately, these improvements contribute to ensuring compliance with national laws, regulations, and directives, as well as international standards set forth by the International Civil Aviation Organization (ICAO).





» ประชุมหารือแนวทางในการยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทย ให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

Discussion on Elevating Thailand's Aviation Safety Regulations to Meet ICAO Standards

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) จัดการประชุมร่วม โครงการพัฒนาความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยในการบินและความสมควรเดินอากาศต่อเนื่อง ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (COSCAP-SEA) โดยมีนายชاکกรีย์ บำรุงวงศ์ ที่ปรึกษาปลัดกระทรวงคมนาคม นายจรพัฒน์ มากกลิ่น รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นายปรียะ เวสสุบุตร ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สสอ.) และนายพัลลภ สังข์ศิลป์เลิศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สกชย.) พร้อมด้วยคณะผู้แทน ได้เข้าร่วมการประชุมกับ Mr. Sudhir Kumar Singh หัวหน้าที่ปรึกษาด้านเทคนิคโครงการ COSCAP-SEA โดยการประชุมครั้งนี้เป็นการหารือถึงความเป็นไปได้ในการให้การสนับสนุนความช่วยเหลือ สสอ. ในด้านการปรับปรุงและพัฒนาระบบการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังได้หารือร่วมกันถึงข้อบกพร่องและวิธีดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องให้มีประสิทธิภาพ ที่จะสามารถยกระดับคะแนน Effective Implementation หรือ EI ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานของประเทศไทยให้สูงขึ้น โดย Mr. Sudhir ได้ให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์และการสนับสนุน และที่ประชุมเห็นพ้องร่วมกันให้มีการติดต่อประสานงานอย่างใกล้ชิดเพื่อหารือในเรื่องดังกล่าว ซึ่งอาจรวมไปถึงด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยอีกในอนาคตต่อไป

On 7 March, 2024, CAAT hosted meeting of The Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - Southeast Asia (COSCAP-SEA), involving Mr. Chakree Bamrungwong, advisor of permanent secretary of Ministry of Transport, Mr. Kajonpat Maklin, Deputy Director General of CAAT, Mr. Pariya Wessabut, Director of The Aircraft Accident and Incident Investigation Commission (AAIC), Mr. Pallop Sangsillert, Director of The Office of Search and Rescue Commission, and representatives, with Mr. Sudhir Kumar Singh, Head of technical advisor of COSCAP-SEA. The main focus of the meeting was to explore the feasibility of supporting The Aircraft Accident and Incident Investigation Commission (AAIC) in enhancing its aircraft accident and incident investigation systems.

Additionally, the meeting addressed strategies for improving Thailand's Effective Implementation (EI) score in the area of aircraft accident and incident investigation, in alignment with ICAO standards. Valuable recommendations and technical insights were provided by Mr. Sudhir, and the participants expressed their commitment to further collaboration in support of ongoing safety enhancements and future joint rescue initiatives.



» CAAT และ ทอท. จัดพิธีลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงาน ด้านบริการข่าวสารการบิน (Service Level Agreement)

CAAT and Airports of Thailand (AOT) Sign Service Level Agreement on Aeronautical Information Services

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยนายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ รองผู้อำนวยการสายงานบริหารโครงการพิเศษ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) โดยเรืออากาศเอก ธรรมาวุธ นนทรีย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน ร่วมลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงาน ด้านบริการข่าวสารการบิน (Service Level Agreement) พร้อมด้วยผู้แทนฝ่ายบริหารข่าวสารการบินและผู้แทนจาก ทอท. ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามครั้งนี้ ณ ห้อง CAIRO ชั้น 9 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

โดยข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านการบริการข่าวสารการบินนี้ จัดทำขึ้นเพื่อให้การบริการข่าวสารการบินของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับที่ 20 ว่าด้วยมาตรฐานการเดินอากาศด้านข่าวสารการบิน (Manual of Standards – Aeronautical Information Services) และมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ก่อให้เกิดแนวปฏิบัติด้านการบริการข่าวสารการบินที่เข้าใจตรงกัน มีความเหมาะสมและถูกต้องกับบทบาทหน้าที่ และขอแสดงความรับผิดชอบสำหรับกรให้บริการข่าวสารการบินของทั้งสองหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการออกประกาศเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพต่อไป

On 28 March 2024, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), represented by Mr. Pongpat Thiensiri, Deputy Director General of Special Project Management, and Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), represented by Flight Lieutenant Thammavudth Nonsee, Senior Executive Vice President, Airport and Aviation Standards, jointly signed a Service Level Agreement (SLA) on Aeronautical Information Services.

The signing ceremony took place at the CAIRO Room on the 9th floor of CAAT Headquarters and was witnessed by representatives from both CAAT's Aeronautical Information Management Department and AOT.

This SLA was developed to ensure that aeronautical information services in Thailand comply with the standards set forth in CAAT Regulation No. 20, Manual of Standards - Aeronautical Information Services, as well as the standards of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

The agreement establishes a shared operational framework that clearly outlines the roles, responsibilities, and scope of work for both organizations. It also promotes mutual understanding and alignment in the provision of aeronautical information services, thereby enhancing the effectiveness and reliability of aeronautical information publications in Thailand.





» สัมมนาเชิงปฏิบัติการ “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” ผลักดันนโยบาย Seaplane ให้เป็นรูปธรรมภายในปี 2567

CAAT and AEROTHAI Organize Workshop “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” to Drive Seaplane Policy into Action by 2024

เมื่อวันที่ 8-10 พฤษภาคม 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” ณ โรงแรม Pullman Phuket Arcadia Naithon Beach จังหวัดภูเก็ต ซึ่งการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้เป็นเสมือนจุดเริ่มต้นที่ทุกหน่วยงาน ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ และเอกชน จะได้บูรณาการความร่วมมือ แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และสร้างความเข้าใจที่ตรงกัน เพื่อให้ Seaplane Operations ดำเนินการด้วยความปลอดภัย สอดคล้องตามมาตรฐาน กฎหมาย และกฎระเบียบของประเทศ

งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ เปิดให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Seaplane Operations ทั้งหน่วยงานรัฐและภาคเอกชน ได้ร่วมหารือแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อเสนอแนะ เช่น กรมเจ้าท่า กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมอุตุนิยมวิทยา กองทัพเรือ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กองบังคับการตำรวจน้ำ คณะกรรมการบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของกองทัพเรือ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ จังหวัดภูเก็ต ทหารเรือภาคที่ 3 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานจังหวัดกระบี่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด และบริษัท โฟลทิลลา เทคโนโลยี จำกัด

From 8 to 10 May 2024, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), in collaboration with Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI), organized a workshop titled “First Seaplane Operations Toward Thailand’s Aviation Hub” at Pullman Phuket Arcadia Naithon Beach Hotel, Phuket. The workshop marked a significant step forward, bringing together all relevant stakeholders from both public and private sectors to exchange perspectives, provide recommendations, and foster mutual understanding. The objective was to lay the groundwork for safe and compliant seaplane operations in accordance with national standards, laws, and regulations.

The workshop provided a platform for key stakeholders involved in seaplane operations to engage in discussions, including representatives from the Marine Department, Department of Local Administration, Hydrographic Department, Royal Thai Navy, Department of National Parks, Wildlife and Plant Conservation, Marine Police Division, Eastern Economic Corridor (EEC) Committee of the Royal Thai Navy, Joint Public-Private Sector Consultative Committee for Phuket Province, The 3rd Naval Area Command (3rd NAC), Office of the Search and Rescue Coordination Center (SAR), Krabi Provincial Office, Bangkok Airways Public Company Limited, Thai Seaplane Co., Ltd., Siam Seaplane Co., Ltd., and Floatilla Technology Co., Ltd.





» CAAT และมูลนิธิกู้ภัยร่มไทร ลงนามความร่วมมือด้านการพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการกู้ภัย บรรเทาสาธารณภัย และการใช้ประโยชน์ เพื่อการสาธารณะ

CAAT and the Rom Sai Rescue Foundation Sign MOU on the Development of Unmanned Aircraft for Rescue, Disaster Relief, and Public Benefit

เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2567 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และมูลนิธิกู้ภัยร่มไทร ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการกู้ภัย บรรเทาสาธารณภัย และการใช้ประโยชน์เพื่อการสาธารณะโดยมีนายจรพัทธ์ มากกลิ่น รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ นายวิชาญ มินชัยนันท์ ประธานมูลนิธิกู้ภัยร่มไทร เป็นประธานในพิธีลงนาม

โดยบันทึกความเข้าใจดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือในการส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาองค์ความรู้การใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการกู้ภัย บรรเทาสาธารณภัย และการใช้ประโยชน์เพื่อการสาธารณะ ซึ่งมูลนิธิกู้ภัยร่มไทร จะดำเนินการจัดตั้งพื้นที่สำหรับพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดรน) และการฝึกอบรมต่าง ๆ เพื่อเป็นประโยชน์แก่บุคลากร เจ้าหน้าที่อาสาสมัครมูลนิธิ และประชาชนทั่วไป ให้สามารถนำความรู้และทักษะด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย



On 5 June 2024, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) and the Romsai Rescue Foundation signed MOU on the cooperation in developing unmanned aircraft systems (UAS) for rescue operations, disaster relief, and public benefit. The signing ceremony was presided over by Mr. Kajonpat Maklin, Deputy Director General of The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) and Mr. Wichan Meenchainan, President of the Rom Sai Rescue Foundation.

The objective of the MOU is to establish cooperation in promoting, supporting, and developing knowledge and capabilities related to the use of unmanned aircraft for emergency response and public service. Under this agreement, the Rom Sai Rescue Foundation will set up designated areas for the development and training of unmanned aircraft operations (drones), aimed at enhancing the skills and knowledge of personnel, volunteers, and the general public. These efforts will empower them to effectively apply drone technology in their assigned duties and missions for the public good.



» CAAT ร่วมประชุมแลกเปลี่ยนแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจการบิน กับคณะกรรมการการบินพลเรือนมาเลเซีย (Malaysian Aviation Commission: MAVCOM) ภายใต้โครงการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ CAAT Engages in Knowledge Exchange with Malaysian Aviation Commission (MAVCOM) on Best Practices in Economic Regulation of Civil Aviation

เมื่อวันที่ 23-25 กรกฎาคม 2567 นายสรุณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยพนักงานฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (ERD) ฝ่ายพัฒนา และส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD) และสำนักกฎหมาย (LEG) ได้เข้าร่วมโครงการศึกษาและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านนโยบาย การบินพลเรือน กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ของผู้ประกอบการสายการบิน สนามบิน และมาตรการอุดหนุน อุตสาหกรรมการบินจากภาครัฐ กับคณะกรรมการการบินพลเรือน มาเลเซีย (Malaysian Aviation Commission: MAVCOM) ซึ่งที่ประชุมได้มีการแลกเปลี่ยนแนวทางการกำกับดูแลด้านการบิน ของทั้งสองประเทศ ทั้งการออกใบอนุญาตประกอบกิจการ การบินพลเรือน (AOL) การกำกับดูแลค่าโดยสารสายการบิน การคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารและการจัดการข้อร้องเรียน นโยบาย การแข่งขันด้านราคา คุณภาพการให้บริการ รวมทั้งยังได้รับ คำแนะนำเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการอุดหนุนจากภาครัฐ โดยการประชุมแลกเปลี่ยนในครั้งนี้ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงาน ด้านการบินของประเทศมาเลเซีย ได้แก่ กระทรวงคมนาคมมาเลเซีย (Ministry of Transport) คณะกรรมการการบินพลเรือนมาเลเซีย (Malaysian Aviation Commission: MAVCOM) สำนักงาน การบินพลเรือนมาเลเซีย (Civil Aviation Authority of Malaysia: CAAM) และสนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur International Airport) ประเทศมาเลเซีย

โครงการดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและแลกเปลี่ยน ระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจในต่างประเทศ ที่มีมาตรฐานการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้ CAAT สามารถนำมา เป็นแบบอย่างแนวทางในการพัฒนาหลักเกณฑ์และกลไก การกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจสำหรับผู้ประกอบ กิจการการบินพลเรือนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

During 23-25 July 2024, Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), Economic Regulation Department (ERD), Aviation Industry Development and Promotion Department (APD), and Legal Office (LEG) had participated in learning and information exchange with Malaysian Aviation Commission (MAVCOM) regarding civil aviation policies, economic regulations of airline operators, airports, aviation subsidy schemes by government sector.

Participants have shared direction of regulations by both countries, including Air Operating Licence (AOL), airfare regulation, passenger right protection, complaint management, price competition policy, service quality, and suggestions about subsidy schemes by government sector. This meeting is contributed by collaboration of aviation organizations of Malaysia such as Ministry of Transport, Malaysian Aviation Commission (MAVCOM), Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM) and Kuala Lumpur International Airport, Malaysia.

The objective of this project is to study and exchange knowledge on the economic regulation systems of countries that exemplify best practices in civil aviation regulation. This initiative aims to enable the CAAT to leverage such insights to enhance its own regulatory framework, ensuring effective and efficient management for civil aviation operators.



» CAAT ลงนามบันทึกความเข้าใจกับองค์การความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งสเปน (AESA) CAAT signed MOU with Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA)

เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และ Mrs. Montserrat Mestres Domenech ผู้อำนวยการองค์การความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งสเปน (Spanish Aviation Safety and Security Agency: AESA) ร่วมกันลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิคด้านการบินพลเรือนระหว่าง 2 หน่วยงาน ณ กรุงมาดริด ประเทศสเปน

ซึ่ง MOU ฉบับดังกล่าว ถือเป็นก้าวสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับการบินพลเรือนของประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างประเทศ โดยครอบคลุมทั้งเรื่องความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน สิ่งแวดล้อมการบิน การจราจรทางอากาศ และการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจด้านการบินพลเรือน

จากนั้น ระหว่างวันที่ 9-11 กันยายน 2567 คณะผู้แทน CAAT นำโดย นายศรัณย์ เบญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน ได้เข้าร่วมศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบินพลเรือนภายใต้โครงการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ เพื่อศึกษาและแลกเปลี่ยนระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในการบินพลเรือนของต่างประเทศที่มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยคณะผู้แทน CAAT ได้รับฟังการบรรยายและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้เชี่ยวชาญของ AESA ถึงแนวทางและกระบวนการดำเนินงานในหัวข้อต่าง ๆ อาทิ ระบบการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน แผนงานการจัดการสนามบิน ค่าบริการสนามบิน คุณภาพการให้บริการสนามบิน สิทธิของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศและการจัดการข้อร้องเรียน รวมถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการชดเชยและการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการบินระหว่างประเทศ (CORSA)

On 9 April 2024, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT and Mrs. Montserrat Mestres Domenech, Director of the Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA) signed a Memorandum of Understanding (MOU) regarding technical collaboration in aviation between 2 organizations, in Madrid, Spain. The MOU encompasses technical collaboration in areas such as aviation safety, security, air traffic management, and economic regulation.

To further support the implementation of best practices, CAAT delegates, led by Deputy Director General Mr. Sarun Benjanirat, participated in knowledge-sharing sessions from 9-11 September 2024. The sessions covered international standards in civil aviation economic regulation, including the issuance of Air Operating Licences (AOL), airport operations, airfare management, service quality, passenger rights, complaint handling, and the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA).





» CAAT ร่วมการประชุม 2024 ICAO LTAG Stocktaking ณ สำนักงานใหญ่ ICAO เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา

CAAT attended 2024 ICAO LTAG Stocktaking meeting at ICAO headquarter, Montreal, Canada.

เมื่อวันที่ 7-10 ตุลาคม 2567 นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสายพัฒนาเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้าร่วมการประชุม 2024 ICAO LTAG Stocktaking ณ สำนักงานใหญ่ ICAO เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา

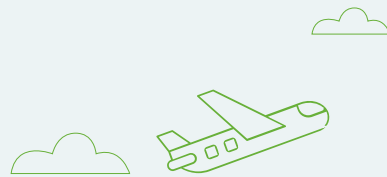
การประชุมดังกล่าวเป็นการประชุมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ ICAO ประเทศสมาชิกและภาคอุตสาหกรรมการบิน ได้ติดตามความก้าวหน้าเพื่อบรรลุเป้าหมายปณิธานระยะยาว (Long-term Aspirational Goal: LTAG) สำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ ในภาคการบินระหว่างประเทศ ภายในปี ค.ศ. 2050 ซึ่งมีหัวข้อการประชุมที่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับมาตรการและเทคโนโลยีที่ลดการปล่อยก๊าซ CO2 ในภาคการบิน เช่น เทคโนโลยีอากาศยาน การปฏิบัติการบิน เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืนและกรอบการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าว ข้อมูลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการของประเทศต่าง ๆ เป็นต้น

ในการประชุมมีผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมาย รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับประเทศ ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนของประเทศไทยได้ต่อไป

From 7–10 October 2024, Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), attended the 2024 ICAO LTAG Stocktaking Meeting at the International Civil Aviation Organization (ICAO) Headquarters in Montreal, Canada.

The meeting gathered ICAO member states and global aviation stakeholders to assess the progress toward the Long-term Aspirational Goal (LTAG) of achieving carbon neutrality in international aviation by 2050. Key agenda topics included advancements in CO₂ reduction measures such as aircraft technology innovations, improvements in flight operations, sustainable aviation fuels (SAF), regulatory frameworks, and national action plans.

Experts from multiple disciplines contributed their insights to ensure operational alignment and policy coherence. Their collaboration significantly supported the formulation of an internationally harmonized action plan, which contributes to Thailand’s strategic direction in sustainable aviation and strengthens its role in global climate action.





» CAAT ลงนามบันทึกความเข้าใจ เรื่องการแบ่งปันข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนระดับภูมิภาค

CAAT signed MOU on Regional Civil Aviation Safety Information Sharing and Cybersecurity

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2567 นายสุทธิพงษ์ คงพล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ เรื่องการแบ่งปันข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนระดับภูมิภาคกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (DGCA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งมาเลเซีย (CAAM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ (CAAP) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์ (CAAS) โดยมี Mr. Salvatore Sciacchitano ประธานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) Mr. Juan Carlos Salazar เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ Mr. Tao Ma ผู้อำนวยการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศประจำภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (ICAO APAC) ร่วมเป็นสักขีพยาน

โดยการลงนามบันทึกความเข้าใจ ครั้งนี้ เป็นการดำเนินงานตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ที่กำหนดให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยถือเป็นองค์ประกอบพื้นฐานในการปรับปรุงและยกระดับความปลอดภัยแบบยั่งยืน โดยในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) และภาคผนวกที่ 19 แห่งอนุสัญญาชิคาโกว่าด้วยการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ระบุให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค

On 16 October 2024, Mr. Suttipong Kongpool, Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT), The Directorate General for Civil Aviation of Indonesia (DGAC), The Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM), The Civil Aviation Authority of the Philippines (CAAP), The Civil Aviation Authority of Singapore (CAAP) have signed MOU about safety information sharing and information security of civil aviation among regional Civil Aviation Authority. The event is witnessed by Mr. Salvatore Sciacchitano, President of ICAO, Mr. Juan Carlos Salazar, Secretary of ICAO, and Mr. Tao Ma, Director of (ICAO APAC).

This MOU is implemented based on direction of International Civil Aviation Organization (ICAO) that identifies information sharing and information security as basic components to improve and enhance sustainable security.

According to action plan of Global Aviation Safety Plan (GASP) and Annex 19 of the Chicago Convention, safety information and information security must be exchanged in regional and global level.





ข้อมูลการติดต่อ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เลขที่ 222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28

ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ : 0-2568-8800 อีเมล : info@caat.or.th

Contact

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

222 Soi Vibhavadi Rangsit 28,
Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900Tel: 0-2568-8800 Email: info@caat.or.th

ข้อมูลติดต่อส่วนงานภายใน Departments	เบอร์ติดต่อ Phone Number	อีเมล Email
สำนักตรวจสอบภายใน Internal Audit Office (IAO)	0-2568-8804	iao@caat.or.th
สำนักกฎหมาย Legal Office (LEG)	0-2568-8802	leg@caat.or.th
สำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ Aviation Safety Management and Standards Assurance Office (SMO)	0-2568-8812	smo@caat.or.th
ฝ่ายสมควรถับอากาศและวิศวกรรมการบิน Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR)	0-2568-8841	air@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการการบิน Flight Operations Standards Department (OPS)	0-2568-8843	ops@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน Unmanned Aircraft Standards Department (UAS)	0-2568-8851	uas@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ Air Navigation Services Standards Department (ANS)	0-2568-8825	ans@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน Aerodrome Standards Department (AGA)	0-2568-8826	aga@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและเจ้าหน้าที่ Personnel Licensing Department (PEL)	0-2568-8832	pel@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD)	0-2568-8829	sfd@caat.or.th
ฝ่ายกำกับดูแลเศรษฐกิจ Economic Regulation Department (ERD)	0-2568-8816	erd@caat.or.th
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน Aviation Industry Development and Promotion Department (APD)	0-2568-8835	apd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ Air Navigation Operations Management Department (AND)	0-2568-8815	and@caat.or.th
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร Corporate Strategy Department (CSD)	0-2568-8853	csd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ Human Capital Management Department (HCD)	0-2568-8849	hcd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล Digital Technology Management Department (ITD)	0-2568-8808	itd@caat.or.th
ฝ่ายบัญชีและการเงิน Financial and Accounting Department (FAD)	0-2568-8807	fad@caat.or.th
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน Aeronautical Information Services Department (AIM)	0-2568-8800 ต่อ 2101 0-2568-8800 ext. 2101	aim@caat.or.th
กองบริหารทุนมนุษย์ Human Resource Management (HM)	0-2568-8849	hcd_hm@caat.or.th
กองสื่อสารองค์กร Corporate Communication Division	0-2568-8803	sco_cm@caat.or.th
กองอนุญาตการบิน Flight Permit (FP)	0-2568-8815	and_fp@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน Aviation Medicine Standard Department (AMD)	0-2568-8837	amd@caat.or.th
ศูนย์บริการทางการบิน Aviation Service Center (ASC)	0-2568-8839	asc@caat.or.th
สำนักบริหารโครงการ Project Management Office (PMO)	0-2568-8855	pmo@caat.or.th
รับเรื่องร้องเรียนและติดตามเรื่องร้องเรียน Complaint Management and Follow Up	0-2568-8839	complaint.caat.or.th
ขึ้นทะเบียนโดรนและขออนุญาตทำการบินโดรน Drone Registration and Permission	0-2568-8851	uas_ur@caat.or.th
ออกใบอนุญาตชำระค่าบริการ Permission for Service Fee Payment	0-2568-8810, 0-2568-8811	
กองคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค Customer Right Protection Division	0-2568-8800 ต่อ 1308 0-2568-8800 ext. 1308	erd_cp@caat.or.th



CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900

 0 2568 8800

 caat.thailand

 www.caat.or.th