

# รายงานประจำปี 2568 ANNUAL REPORT 2025



**A DECADE**  
ELEVATING  
**THAILAND'S AVIATION**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
The Civil Aviation Authority of Thailand

## วิสัยทัศน์ Vision

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน  
Standard toward Sustainability

## พันธกิจ Mission

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

## ยุทธศาสตร์ Strategies

### ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  
Develop State's Oversight System to Sustainability Standards.

### ยุทธศาสตร์ที่ 2

มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล  
Transition to Performance Based-Oriented to Achieve Global Standards.

### ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน  
Improve and Develop our Public Service Systems for Sustainable Growth of Aviation.

### ยุทธศาสตร์ที่ 4

บริหารและพัฒนา "คน" ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อน และนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน  
Manage and Develop People to be the Heart of Supply Chain & Innovate the High-Performance Work System to be the Sustainable HPO.



สถิตในดวงใจตราบนิรันดร์  
In Eternal Remembrance

น้อมติระกรานพระผู้เสด็จสู่สวรรคาลัย  
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ  
พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

ด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้ ตราบนิรันดร์  
With deepest reverence for Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother,  
who has ascended to the celestial realm, we humbly bow in eternal gratitude  
for Her boundless royal grace and benevolence.

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมขอเดชะ  
ข้าพระพุทธเจ้า คณะผู้บริหารและพนักงาน  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

With the utmost respect  
The executives and staff of the Civil Aviation Authority of Thailand

## วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์

Vision, Mission, and Strategies

4

### สารจากประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

8

### ประวัติคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand

16

### สารจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

20

### ประวัติความเป็นมา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

History of the Civil Aviation Authority of Thailand

21

### อำนาจและหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Authority and Duties of the Civil Aviation Authority of Thailand

22

### ประวัติผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Top Executives of the Civil Aviation Authority of Thailand

28

### คณะผู้บริหารสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Executives of the Civil Aviation Authority of Thailand

32

### โครงสร้างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Organization Structure of the Civil Aviation Authority of Thailand

34

### หมุดหมายสำคัญในการยกระดับการบินของไทยสู่มาตรฐานสากล

A Key Milestone in Elevating Thailand's Aviation Oversight to International Standards

38

### โครงการ กพท. ที่ดำเนินการในปี 2568

CAAT's Projects in 2025

48

### โครงการ/งาน ประจำปี 2569 (รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2568)

Projects/Work Plans for 2026 (including projects continuing from previous years)

52

### การดำเนินงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี

Good Corporate Governance

การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับ กพท. ประจำปี 2568  
Self-assessment of CAAT's Board of Commissioners in 2025

การประเมินผลคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ แบบรายคณะ  
Panel Self-assessment of Subcommittees

รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กพท. ปี 2568

CAAT's Audit Committee Performance Report 2025

การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

Anti-corruption and Misconduct

รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

Key Achievements in Good Corporate Governance

70

### การบริหารจัดการความเสี่ยง

Risk Management

74

### ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน

Aviation Industry Information

76

### รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

Thailand's Aviation Industry Status Report 2025

84

### รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน ประจำปี 2568

Independent Auditor's Report and Financial Statements 2025

90

### หมายเหตุงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

Notes to Financial Statements for the Year Ended 31 December 2025

108

### ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของ กพท.

CAAT's Key Operational Achievements

ด้านกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน Civil Aviation Oversight

ด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน Aviation Industry Promotion

ด้านการบริหารองค์กร Organizational Management

188

### ผลสำรวจความพึงพอใจ กพท. ประจำปี 2568

CAAT's Results of the Survey towards for 2025

206

### ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2568

CAAT's Missions and Activities for 2025

### ข้อมูลติดต่อ กพท.

CAAT's Contacts

# สารจากประธานกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

## นายชัยธรรม 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 2568 นับเป็นอีกหนึ่งช่วงเวลาสำคัญของอุตสาหกรรม  
การบินพลเรือนของประเทศไทย ท่ามกลางบริบทการเปลี่ยนแปลง  
ของเศรษฐกิจโลก เทคโนโลยี และความคาดหวังของสังคมที่มีต่อ  
มาตรฐานด้านความปลอดภัย อุตสาหกรรมการบินไทยได้แสดงให้เห็นถึง  
ศักยภาพในการปรับตัว พื้นตัว และก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคงภายใต้  
กรอบกติกาและมาตรฐานสากล ซึ่งปีที่ผ่านมา สำนักงานการบินพลเรือน  
แห่งประเทศไทย (กพท.) ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลัก  
ในการขับเคลื่อนนโยบายสำคัญของรัฐบาลในด้าน "Aviation Hub"  
ซึ่งเป็นการสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินใน 6 มิติ ได้แก่

1. มิติด้านมาตรฐาน : การปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการกำกับ  
ดูแลและออกใบอนุญาต รวมถึงการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน  
ให้ครบถ้วน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและมาตรฐานสากล
2. มิติการขับเคลื่อนการบินรูปแบบใหม่ : การเตรียมความพร้อม  
สำหรับการพัฒนาเทคโนโลยี Advanced Air Mobility (AAM) เช่น  
ยานยนต์ไฟฟ้าขึ้นลงทางดิ่ง (eVTOL) และการสร้างบุคลากรเพื่อรองรับ  
การบินน้ำ (Seaplane)
3. มิติการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน : การผลักดันให้เกิด  
ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะส่งเสริม  
ห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมการบินตั้งแต่น้ำถึงปลายน้ำ
4. มิติการกำกับดูแลอย่างโปร่งใส : การพัฒนากลไกการกำกับดูแล  
ที่โปร่งใส ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและความต้องการ  
ของประชาชนตลอดจนภาคอุตสาหกรรม เพื่อสร้างความเชื่อมั่น  
ต่อนักลงทุนและนักท่องเที่ยว

5. มิติการพัฒนาคุณภาพบริการสายการบิน : การปรับปรุงกลไก  
เพื่อดูแลสิทธิของผู้โดยสารอย่างครอบคลุม

6. มิติการเตรียมพร้อมสู่มาตรฐานสากล : การกลับเข้าสู่ FAA  
Category 1 อย่างเป็นทางการ และการได้รับคะแนนประสิทธิภาพ (EI)  
จาก ICAO ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกอย่างชัดเจน ซึ่งจะเสริมสร้างความเชื่อมั่น  
ให้กับอุตสาหกรรมการบินไทย

ทั้งนี้ หนึ่งในผลงานที่น่าภาคภูมิใจในปี 2568 ได้แก่ การที่  
ประเทศไทยได้รับการประกาศให้กลับสู่สถานะ Category 1 ภายใต้  
โครงการ International Aviation Safety Assessment (IASA) ของ  
สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ซึ่งสะท้อนถึงระบบ  
กำกับดูแลความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานสากล และเปิดโอกาสให้  
สายการบินของไทยสามารถขยายเส้นทางบินเชื่อมต่อกับสหรัฐอเมริกา  
และตลาดระหว่างประเทศอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น

ในด้านการตรวจประเมินขององค์การการบินพลเรือน  
ระหว่างประเทศ (ICAO) ภายใต้โครงการ Universal Safety Oversight  
Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-  
CMA) และ Universal Security Audit Programme (USAP-CMA) กพท.  
ได้แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยประเทศไทยได้รับ  
คะแนนประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Effective Implementation: EI)  
เบื้องต้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในส่วนที่ กพท.  
เป็นผู้กำกับโดยตรง ซึ่งบ่งชี้ถึงความเข้มแข็งของระบบกฎหมาย  
โครงสร้างองค์กร กระบวนการกำกับ รวมถึงวัฒนธรรมความปลอดภัย  
ภายในระบบการบินของประเทศ

The year 2025 marked another significant chapter  
for Thailand's civil aviation industry. Amid volatilities in  
the global economy, rapid technological advancement,  
and rising public expectations regarding safety standards,  
Thailand's aviation sector demonstrated its capacity  
to adapt, recover, and move forward with resilience under  
international rules and standards. In 2025, the Civil Aviation  
Authority of Thailand (CAAT) was the lead agency in driving  
the government's key "Aviation Hub" policy to position  
Thailand as a regional aviation hub in terms of:

1. Regulatory standards: Implementing modern  
technologies in regulatory oversight and licensing, including  
the completion of airport operating certifications, to elevate  
safety and align with international standards.
2. New forms of aviation: Preparing for the development  
of Advanced Air Mobility (AAM), including electric Vertical  
Take-Off and Landing (eVTOL) aircraft, and training  
personnel to support seaplane operations.
3. Aviation industry promotion: Advancing  
the establishment of Maintenance, Repair and Overhaul  
(MRO) centers and aircraft parts' manufacturing to strengthen  
the aviation supply chain from upstream to downstream.
4. Transparent oversight: Developing transparent  
and modern regulatory mechanisms that are consistent  
with international standards and responsive to the needs of  
the public and the industry, thereby enhancing confidence  
among investors and tourists.
5. Airline service quality: Improving mechanisms  
to ensure comprehensive protection of passenger rights.
6. Readiness for international standards: Formally  
regaining FAA Category 1 status and achieving ICAO Effective  
Implementation (EI) scores significantly above the global  
average, thereby reinforcing confidence in Thailand's aviation  
industry.

One of Thailand's proudest achievements in 2025  
was its official reinstatement to Category 1 status under  
the United States Federal Aviation Administration's (FAA)  
International Aviation Safety Assessment (IASA) program.  
This reflects a safety oversight system that meets  
international standards and broadens opportunities for  
Thai airlines to expand routes connecting Thailand with  
the United States and other international markets.

With regard to assessments by the International Civil  
Aviation Organization (ICAO) under the Universal Safety  
Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring  
Approach (USOAP-CMA) and the Universal Security  
Audit Programme (USAP-CMA), CAAT made significant  
improvement. Thailand achieved preliminary EI scores well  
above the global average, particularly in the areas directly  
overseen by CAAT. This is a clear indication of the strength  
of the country's legal framework, organizational structure,  
oversight processes, and safety culture across the national  
aviation system.

These results reflect not only the quality of Thailand's  
domestic oversight system, but also the confidence of  
the international community in the country's regulatory  
capability. Thailand has been recognized and invited by  
foreign authorities to share its knowledge and experience  
in preparing for such assessments, which is a further indication  
of its regional leadership in aviation safety. More importantly,  
this underscores the strength of our regulatory role  
beyond short-term success. CAAT underscores the building  
of sustainable systems, mechanisms, and a strong safety  
culture to ensure that Thailand's aviation standards remain  
internationally accepted over the long term.

ผลการตรวจเหล่านี้ไม่เพียงสะท้อนถึงคุณภาพของระบบกำกับดูแลภายในประเทศ แต่ยังแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของนานาชาติต่อศักยภาพของการกำกับดูแลการบินของไทย ประเทศไทยได้รับการยอมรับและได้รับคำขอให้แบ่งปันองค์ความรู้ในการเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจประเมินจากหน่วยงานต่างประเทศ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดถึงบทบาทความเป็นผู้นำในภูมิภาคด้านความปลอดภัยการบินและสะท้อนให้เห็นถึงความเข้มแข็งของบทบาทหน่วยงานกำกับดูแลมากกว่าความสำเร็จในเชิงผลลัพธ์เพียงระยะสั้น โดย กพท. ให้ความสำคัญกับการสร้างระบบ กลไก และวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยที่ยั่งยืน เพื่อให้มาตรฐานการบินของประเทศคงอยู่ในระดับที่เป็นที่ยอมรับในระยะยาว

สำหรับปี 2569 กพท. จะยังคงเดินหน้าขับเคลื่อนภารกิจสำคัญตามนโยบายยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบกำกับดูแลที่ทันสมัย โปร่งใส และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล พร้อมทั้งส่งเสริมความร่วมมือทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือของการบินไทยอย่างต่อเนื่อง พร้อมสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน และยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบินระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และสร้างความกินดีอยู่ดีให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้าพเจ้าขอขอบคุณผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ความร่วมมือจากผู้ประกอบการ ตลอดจนความเชื่อมั่นจากองค์กรการบินระหว่างประเทศและผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่ได้ทุ่มเทแรงกายแรงใจ ปฏิบัติหน้าที่อย่างมืออาชีพและเสียสละ การสนับสนุนและความร่วมมือของทุกฝ่ายคือปัจจัยสำคัญที่ทำให้ กพท. สามารถบรรลุเป้าหมายและสร้างความมั่นใจแก่ประชาชน ผู้ประกอบการ และนานาชาติได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยคณะกรรมการกำกับฯ ทุกท่านพร้อมจะให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานทุกด้านอย่างเต็มที่



นายชยธรรม์ พรหมศร  
ปลัดกระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

In 2026, CAAT will continue to drive its key missions in line with the National Strategy and the development goals of Thailand's aviation industry. Priority will be given to modernizing the oversight system so that it remains transparent and aligned with international standards, while strengthening cooperation at both national and international levels to further enhance the safety and reliability of Thai aviation. At the same time, CAAT will continue to create sustainable value and elevate Thailand as a world-class aviation hub, thereby driving economic growth, tourism, and the sustainable well-being of the Thai people.

Finally, on behalf of the Board of Commissioners of CAAT, I would like to express my sincere appreciation to the executives, staff, operators, international aviation organizations, and all stakeholders for their dedication and professional sacrifice. The support and cooperation of all parties have been instrumental in enabling CAAT to achieve its goals and to build tangible confidence among the public, operators, and the international community. The Board of Commissioners remains fully committed to supporting CAAT's operations in every respect.



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

# คณะกรรมการกำกับ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
The Board of Commissioners  
The Civil Aviation Authority of Thailand

## นายชยธรรม์ พรหมศร

ประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mr. Chayatan Phromsorn

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



#### ตำแหน่งปัจจุบัน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

#### ตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการศึกษา

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

#### หลักสูตรนักรบริหาร

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 23 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรมกระทรวงยุติธรรม
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรประกาศนียบัตรบริหารธุรกิจอาเซียน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP), Kellogg School of Management มหาวิทยาลัย Northwestern, Evanston, USA
- หลักสูตรนักรปกครองระดับสูง รุ่นที่ 51 วิทยาลัยมหาดไทย

#### ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการก่อสร้างและประเมินผล กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมทางหลวง

#### Current Position

Permanent Secretary, Ministry of Transport

#### Other Positions

- Independent Director (Non-executive Director)/ Chairman of the Remuneration Committee, PTT Public Company Limited
- Director, Tourism Authority of Thailand

#### Educational Background

- Ph.D. in Civil Engineering (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, USA (Government's scholarship)
- Master of Science in Civil Engineering (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, USA (Government's scholarship)
- Bachelor's 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, Ministry of Justice
- The National Defense Course (NDC) (Class 56), National Defence College
- The ASEAN Economic Community Program (Class 1), King Prajadhipok's Institute
- Executive Development Program (EDP), Kellogg School of Management, Northwestern University, Evanston, USA
- Advanced Executive Program (Class 51), Ministry of Interior College

#### Work Experiences

- Chairman, Port Authority of Thailand
- 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 วุฒิ น้อยเชียวกาญจน์**  
กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**Air Vice Marshal Vudh Noichiewkan**  
Commissioner  
The Civil Aviation Authority of Thailand



**นางชาริตา ลีลาญทร**  
กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**Mrs. Charita Leelayudth**  
Commissioner  
The Civil Aviation Authority of Thailand



**ตำแหน่งปัจจุบัน**

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**ประวัติการศึกษา**

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

**ประวัติการอบรม**

- Safety Oversight Flight Operations Inspector, Singapore Aviation Academy, ประเทศสิงคโปร์
- Transition Airbus 320 course, Airbus Asia Training Center (AATC), ประเทศสิงคโปร์
- Type Rating Examiner, ATR Training Center, ประเทศฝรั่งเศส
- CQI and IRCA Certified ISO 9001: 2015 Lead Auditor Training Course, BSI Training Academy
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 188/2021, Thai Institute of Directors Association (IOD)
- หลักสูตร Board Nomination and Compensation Program (BNCP) รุ่น 12, Thai Institute of Directors Association (IOD)

**ประสบการณ์การทำงาน**

- เลขาธิการ คณะอนุกรรมการการศึกษาและแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของรัฐ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการทหารสภาผู้แทนราษฎร
- รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการ กองมาตรฐานสนามบินและการบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองผู้อำนวยการ กองตรวจสอบมาตรฐานการบิน กรมจเรทหารอากาศ
- รองผู้บังคับการ กองบิน 46
- ผู้บังคับฝูงบิน 603 กองบิน 6

**ความรู้ ความเชี่ยวชาญ**

- ด้านมาตรฐานสนามบิน
- ด้านมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ
- ด้านมาตรฐานการปฏิบัติการบิน
- ด้านความสมควรเดินอากาศ
- ด้านสรรพาวุธการบิน

**Other Position**

Director of the Military Aviation Authority (MAA), Royal Thai Air Force

**Educational Background**

- Bachelor of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University
- Air War College, Royal Thai Air Force (Class 51)
- Air Command and Staff College (Class 51)
- Master of Business Administration Program in Business Administration, Major in Management, Kasetsart University
- Bachelor of Engineering, Electrical Engineering (First Class Honors), Navaminda Kasatriyadhraj Royal Air Force Academy (Class 37)

**Training Programs**

- Safety Oversight Flight Operations Inspector, Singapore Aviation Academy, Singapore
- Transition Airbus 320 course, Airbus Asia Training Center (AATC), Singapore
- Type Rating Examiner, ATR Training Center, France
- CQI and IRCA Certified ISO 9001: 2015 Lead Auditor Training Course, BSI Training Academy
- Director Accreditation Program (DAP) (Class 188/2021), Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Board Nomination and Compensation Program (BNCP) (Class 12), Thai Institute of Directors Association (IOD)

**Work Experiences**

- Secretary of the Subcommittee on the Study and Amendment of State Aviation Laws and Other Related Laws and Regulations, The Committee on the Armed Forces, House of Representatives
- Deputy Director of the Military Aviation Authority
- Commissioner, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Director of Aerodrome and Air Navigation Services Standards Division, Military Aviation Authority (MAA), Royal Thai Air Force
- Deputy Director, Flight Operations Standards Division, Directorate of Inspector General, Royal Thai Air Force
- Deputy Commander, Wing 46
- Squadron Commander 603, Wing 6

**Competencies**

- Aerodrome Standards
- Air Navigation Services Standards and Management
- Flight Operations Standards
- Airworthiness Standards and Management
- Aviation Armament Standards and Management

**ตำแหน่งอื่น**

- กรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ ธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)
- ผู้บริหารสายงานฝ่ายบริหารลูกค้า VVIC กลุ่มห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ในเครือเซ็นทรัล รีเทล
- กรรมการบริหาร โรงพยาบาลพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร

**ประวัติการศึกษา**

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บัณฑิตศึกษิต สาขาวิชศึกษิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรด้านบริหารจัดการความเสี่ยง The Institution of Occupational Safety and Health (IOSH)
- วุฒิปริญญาตรีสอบบัญชีรับอนุญาต (Certified Public Accountant)
- วุฒิปริญญาตรีสอบบัญชีรับอนุญาต (Certified Professional Internal Auditor)

**ประวัติการอบรม**

- The Cullinan: The Making of Digital Board รุ่นที่ 4/2567 กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (คสศ.) และสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) (รุ่น 2556) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (รุ่น 13/2555) สถาบันวิทยากรตลาดทุน (วตท.)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้า การพาณิชย์ (TEPCoT) (รุ่นที่ 4/2554) สถาบันวิทยากรการค้า
- หลักสูตรประกาศนียบัตรธรรมาภิบาลทางการแพทย์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รุ่นที่ 10/2565) สถาบันพระปกเกล้าและแพทยสภา
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยากรพลังงาน (วพน.) (รุ่นที่ 9/2560) สถาบันวิทยากรพลังงาน
- หลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - Successful Formulation & Execution of Strategy (รุ่นที่ 48/2568)
  - Board's Roles in Purpose-driven Transition (รุ่นที่ 5/2568)
  - Director's Briefing: Systematic Transformation for Future-Ready Organizations (ครั้งที่ 2/2567)
  - Strategic Board Master Class (รุ่นที่ 15/2567)
  - Risk Management Program for Corporate Leaders (รุ่นที่ 37/2567)
  - Role of the Chairman Program (รุ่นที่ 56/2567)
  - Director Leadership Certification Program (รุ่นที่ 11/2566)
  - Director Certification Program (รุ่นที่ 322/2565)
  - Director Accreditation Program (รุ่นที่ 191/2565)
  - Advanced Audit Committee Program (รุ่นที่ 43/2565)

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร 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**

- ด้านบริหารจัดการการพาณิชย์
- ด้านการบัญชีและงบประมาณ

**Other Positions**

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

**Educational Background**

- M.A. Business Administration, Chulalongkorn University
- B.A. Accounting, Chulalongkorn University
- Advanced Diploma in Auditing, Chulalongkorn University
- Certificate of Risk Management, The Institution of Occupational Safety and Health (IOSH)
- Certified Public Accountant
- Certified Professional Internal Auditor

**Training Programs**

- The Cullinan: The Making of Digital Board (Class 4/2024), the Ministry of Digital Economy and Society in collaboration with the Digital Economy Promotion Agency (depa) and Thailand Management Association (TMA)
- National Defence Course (NDC) (Class of 2013), National Defence College (Thailand)
- Capital Market Academy (Class 13/2012), Capital Market Academy (CMA)
- Top Executive Program in Commerce and Trade (TEPCoT) (Class 4/2011), Commerce Academy
- Certificate Course in Good Governance for Medical Executives (Class 10/2022), King Prajadhipok's Institute and the Medical Council of Thailand
- The Executive Program in Energy Literacy for a Sustainable Future Course (Class 9/2017), Thailand Energy Academy
- Training courses of Thai Institute of Directors Association (IOD):
  - Successful Formulation & Execution of Strategy (Class 48/2025)
  - Board's Roles in Purpose-driven Transition (Class 5/2025)
  - Director's Briefing: Systematic Transformation for Future-Ready Organizations (no. 2/2024)
  - Strategic Board Master Class (Class 15/2024)
  - Risk Management Program for Corporate Leaders (Class 37/2024)
  - Role of the Chairman Program (Class 56/2024)
  - Director Leadership Certification Program (Class 11/2023)
  - Director Certification Program (Class 322/2022)
  - Director Accreditation Program (Class 191/2022)
  - Advanced Audit Committee Program (Class 43/2022)

**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

## นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Ms. Chunhachit Sungmai

Commissioner

The Civil Aviation Authority of Thailand



## นางปานทิพย์ ศรีพิมมา

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mrs. Pantip Sripimol

Commissioner

The Civil Aviation Authority of Thailand



#### ประวัติการศึกษา

- Postgraduate Diploma in Information Management (University of Strathclyde), Scotland
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.2) รุ่นที่ 7 สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

#### ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายจ่ายและหนี้สิน กระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง

#### ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- กฎหมายและระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ
- กฎหมายและระเบียบการเงินการคลังภาครัฐ
- ระบบดิจิทัลด้านการเงินการคลังและการจัดซื้อจัดจ้าง

#### Educational Background

- Postgraduate Diploma in Information Management (University of Strathclyde), Scotland
- Master's Degree in Business Administration, Chulalongkorn University
- Bachelor's Degree in Economics, Thammasat University

#### Training Programs

- Executive Development Program (Class 29), Capital Market Academy
- The National Defense Course (NDC) (Class 56), National Defence College
- Executive Development Program (Class 7), Office of the Civil Service Commission (OCSC)
- Administration of Justice for Senior Executives (Class 17), Judicial Training Institute
- The Executive Program in Strategic Management for Anti-Corruption (Class 8), Office of the National Anti-Corruption Commission

#### Work Experiences

- Deputy Permanent Secretary, Chief of the Expense and Debt Cluster, Ministry of Finance
- Inspector General, Ministry of Finance
- Financial and Fiscal System Development Advisor, Comptroller General's Department
- Deputy Comptroller General

#### Competencies

- Laws and Regulations on Public Procurement and Supplies Administration
- Laws and Regulations on Government Finance and Fiscal Management
- Digital Government Financial, Fiscal, and Procurement System

#### ตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท ทีพีบี โอลิแกค จำกัด (มหาชน)

#### ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

#### ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) ปี 2568 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- 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 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 15 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 7 สถาบันพระปกเกล้า
- Role of the Nomination and Governance Committee รุ่น 5/2556 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 40/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 73/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

#### ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการกลั่นกรองกรมการรัฐวิสาหกิจ
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ (นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจทรงคุณวุฒิ) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักกำกับและประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (ผู้อำนวยการระดับสูง) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- กรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ และกรรมการกิจการกรมเพื่อสังคม บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ และกรรมการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เอสไอ ประเทศไทย (จำกัด)
- กรรมการ และประธานอนุกรรมการกลั่นกรอง ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

#### ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการเงิน การคลัง

#### Other Positions

- Independent Director/Member of the Audit Committee, Thai Oil Public Company Limited
- Independent Director/Member of the Audit Committee, Dhipaya Group Holdings Public Company Limited

#### Educational Background

- 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

- Advanced Audit Committee Program (AACP 2025), Thai Institute of Directors Association (IOD)
- 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), King Prajadhipok's Institute
- Role of the Nomination and Governance Committee (Class 5/2013), Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) (Class 40/2012), Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Director Certification Program (DCP) (Class 73/2006), Thai Institute of Directors Association (IOD)

#### 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), State Enterprise Policy Office
- Deputy Director, State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance
- Director of the State Enterprise Monitoring and Evaluation Bureau (Senior Director), 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

- Finance

## นายโชติชัย เจริญงาม

กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mr. Chotchai Charoengnam

Commissioner

The Civil Aviation Authority of Thailand



#### ตำแหน่งอื่น

- กรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการในคณะกรรมการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงานโครงการสำคัญของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- กรรมการในคณะกรรมการติดตามการดำเนินการแก้ไขปัญหาบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคม
- กรรมการ มูลนิธิแพทย์อาสาสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี
- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบบริษัท แมสเทค ลิ่งค์ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาอิสระ 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 (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

#### ประวัติการอบรม

- 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

- กรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- รองศาสตราจารย์ คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology: AIT)
- กรรมการอิสระ  
ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคม  
กรรมการสรรหาและพิจารณาตอบแทน  
บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)
- ผู้เชี่ยวชาญระบบวางแผนและควบคุมต้นทุนโครงการ  
องค์การสหประชาชาติ (UNDP)
- วิศวกรที่ปรึกษาทางด้านวางแผนและควบคุมโครงการ  
C&C Consultants, Austin, Texas, USA
- วิศวกรประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน Nuclear Power Plants,  
Texas Public Utility Commissions, USA

#### ความรู้ ความเชี่ยวชาญ

- การวางแผนและบริหารโครงการเชิงยุทธศาสตร์
- ระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานเชิงยุทธศาสตร์

## พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon

Director General

The Civil Aviation Authority of Thailand



#### ตำแหน่งอื่น

- รองประธาน คณะกรรมการการบินพลเรือนภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือน  
แห่งประเทศไทย

#### ประวัติการศึกษา

- วิทยาลัยการทัพอากาศ
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- โรงเรียนนายเรืออากาศ
- โรงเรียนเตรียมทหาร
- วีรจาวุธวิทยาลัย

#### ประวัติการอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (รวมมิตร)
- หลักสูตรหลักนิตยธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นอป.รุ่นที่ 10) วิทยาลัย  
ศาลรัฐธรรมนูญ
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 3 มูลนิธิสถาบันวิจัย  
และพัฒนาองค์การภาครัฐ
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 215/2567
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 53/2567
- หลักสูตร F-16 Advanced Weapons Course, USA

#### ประสบการณ์การทำงาน

- ด้านการบินกองทัพอากาศ**
  - ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพอากาศ
  - รองเสนาธิการทหารอากาศ
  - เจ้ากรมข่าวทหารอากาศ
  - รองเจ้ากรมยุทธการทหารอากาศ
  - หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำรองผู้บัญชาการทหารอากาศ
  - รองเสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
  - ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารอากาศไทย ประจำกรุงสตอกโฮล์ม โคเปนเฮเกน  
และออสโล
  - ผู้บังคับการ กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี (GRIPEN)
  - นายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ
  - ผู้บังคับฝูงบิน 102 กองบิน 1 (F-16 ADF)
- ด้านการบินพลเรือน**
  - ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
  - กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการธรรมาภิบาล  
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
  - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันการบินพลเรือน
  - คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน  
และศูนย์ซ่อมอากาศยาน (ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555)

#### หน้าที่อื่น ๆ

- นายทหารราชองครักษ์พิเศษ
- อุปนายกสมาคมกีฬารักบี้ฟุตบอลแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการสมาคมศิษย์เก่าวีรจาวุธวิทยาลัย ในพระบรมราชูปถัมภ์

#### รางวัลเกียรติยศ

- ศิษย์เก่าดีเด่น โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ศิษย์เก่าดีเด่น โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- ศิษย์เก่าดีเด่น วิทยาลัยการทัพอากาศ
- ศิษย์การบินดีเด่น คะแนนยอดเยี่ยมภาคอากาศ ประเภทเครื่องบินไอพ่น

#### Other 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 the Board, Rail Technology Research and Development Agency (Public Organization), Ministry of Transport
- Board Member, The Princess Mother's Medical Volunteer Foundation
- Chairman of the Board and Chairman of Audit Committee, Masstec Link Public Company Limited
- Independent Advisor, KIS International School

#### Educational Background

- 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 (IOD)
- Boards That Make a Difference (Class 1), Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Anti-Corruption Executive Program, Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Director Certificate Program (DCP) (Class 190), Thai Institute of Directors Association (IOD)

#### Work Experiences

- Board Member and Chairman of Risk Management Committee, Index International Group Public Company Limited
- 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

#### Other Positions

- Vice Chairperson of the Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG)
- Board member and the Secretary of the Civil Aviation Board
- Commissioner and Secretary of the Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand

#### Educational Background

- Air War College, Royal Thai Air Force
- Air Command and Staff College, Royal Thai Air Force
- Royal Thai Air Force Academy
- Armed Forces Academies Preparatory School
- Vajiravudh College

#### Training Programs

- The National Defense Course (Class 62), National Defence College of Thailand
- Top Executive Program, Royal Thai Police (Ruam Mittr)
- Rule of Law for Democracy Program (Class 10), College of the Constitutional Court
- Board Essentials Program (BEP) (Class 3), Institute of Research and Development for Public Enterprises (IRDP)
- Director Accreditation Program (DAP) (Class 215/2024)
- Advanced Audit Committee Program (AACP) (Class 53/2024)
- F-16 Advanced Weapons Course, USA

#### Work Experiences

- Military Aviation**
  - Chairman of Advisory Board, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Deputy Chief of Joint Staff, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Director of Joint Intelligence, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Deputy Director of Joint Operations, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Chief of Staff Officer to the Deputy Commander-in-Chief
  - Deputy Chief of the Air Staff, Directorate of Air Operation Center
  - Defence Attaché, Stockholm, Copenhagen and Oslo
  - Commander, Wing 7 Surat Thani (GRIPEN)
  - Staff Officer to the Commander-in-Chief, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Squadron Commander, 102 Squadron, Wing 1 (F-16 ADF)
- Civil Aviation**
  - Advisor to the Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
  - Independent Director/Chairman of the Audit Committee/Member of the Corporate Governance Committee, Airports of Thailand Public Company Limited (AOT)
  - Expert Committee Member, Civil Aviation Training Center (CATC)
  - Member of the Steering Committee on Establishment of Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Industrial Estate (According to the Cabinet Resolution dated 15 October 2012)

#### Other Duties and Responsibilities

- Special Aide-de-Camp (ADC) to His Majesty the King
- Vice President, Thai Rugby Union Under The Royal Patronage of His Majesty The King (TRU)
- Advisor to the Board of Committee, Vajiravudh College Alumni Association under The Royal Patronage

#### Honors & Decorations

- Distinguished Alumnus, Royal Thai Air Force Academy
- Distinguished Alumnus, Air Command and Staff College, Royal Thai Air Force
- Distinguished Alumnus, Air War College, Royal Thai Air Force
- Distinguished Flying Alumnus, Highest Score - Airborne Section, Jet Aircraft

# สารจากผู้อำนวยการ

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

**พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร**  
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon**  
Director General  
The Civil Aviation Authority of Thailand



ปี 2568 นับเป็นปีแรกที่ผมได้รับเกียรติและความไว้วางใจให้เข้ามาดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งถือเป็นอีกภารกิจสำคัญในชีวิตการทำงานของผมที่จะต้องรับหน้าที่ผู้นำในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศ ดังนั้นผมจึงมีความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะยกระดับระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีมาตรฐานทัดเทียมระดับสากล และก้าวสู่การเป็นหนึ่งในผู้นำด้านอุตสาหกรรมการบินของโลกอย่างมั่นคงและยั่งยืน

ตลอดปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยได้แสดงให้เห็นถึงศักยภาพและความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมในหลายมิติ โดยจากสถิติการขนส่งทางอากาศในปี 2568 ประเทศไทยมีผู้โดยสารเดินทางรวมสูงถึง 144.77 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.97 จากปีก่อนหน้า และเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 (ปี 2562) จำนวนผู้โดยสารมีการฟื้นตัวแล้วประมาณร้อยละ 87.70 คาดการณ์ว่า จะสามารถฟื้นตัวกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติภายในปี 2569 ถึงแม้ว่าการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินจะเกิดจากหลายปัจจัย แต่ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับภารกิจหลักของ กพท. คือ การสร้างมาตรฐานการกำกับดูแลด้านการบินของประเทศ ผมจึงจะขอกล่าวถึงผลงานสำคัญด้านมาตรฐานในปีที่ผ่านมา คือ การเข้ารับการตรวจประเมินจากสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) ซึ่งประเทศไทยได้รับการจัดอันดับกลับคืนสู่ Category 1 อีกครั้งในรอบเกือบ 10 ปี ส่งผลให้สายการบิน United Airlines กลับมาทำการบินสู่ประเทศไทยอีกครั้งในรอบ 11 ปี

ถัดมาประเทศไทยก็ได้ผ่านการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ภายใต้โครงการ Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) โดยได้รับคะแนน Preliminary สูงถึงร้อยละ 91.35 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ประเทศไทยยังผ่านการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนภายใต้โครงการ Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) ความสำเร็จดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความเข้มแข็งของโครงสร้างการกำกับดูแลความพร้อมของบุคลากรและการบูรณาการความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพจากทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประเทศไทยในเวทีโลกได้อีกครั้ง

ในด้านการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน กพท. ได้ทำหน้าที่เชิงรุกในการสนับสนุนให้การขนส่งทางอากาศเป็นหนึ่งในกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการกำหนดนโยบายและมาตรการที่เอื้อต่อการเปิดเส้นทางบินใหม่ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอย่างเหมาะสม ควบคู่กับการผลักดันการพัฒนาบุคลากรและการเตรียมการรองรับเทคโนโลยีใหม่ด้านการบินที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ในระดับภูมิภาค การผลักดันการปฏิบัติการบิน

The year 2025 marked the first year in which I had the honor and privilege of serving as the Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT). This represented a significant milestone in my professional life, as I have also been entrusted with leading oversight of the national civil aviation sector. I am therefore fully committed to elevating Thailand's civil aviation system to meet international standards and to advance the country towards becoming a strong and sustainable leader in the global aviation industry.

Over the past year, Thailand's aviation industry has demonstrated tangible outcomes and progress across many dimensions. According to air transport statistics for 2025, Thailand welcomed a total of 144.77 million passengers, an increase of 2.97 percent from the previous year. Compared with the pre-COVID-19 period in 2019, passenger volume has recovered to approximately 87.70 percent, and is expected to return to normal levels in 2026. While several factors contributed to this growth, the cornerstone of CAAT's mission is the establishment of robust aviation oversight standards. In this regard, I would like to highlight a landmark achievement in the past year: Thailand's reassessment by the United States Federal Aviation Administration (FAA) and our restoration to Category 1 status for the first time in nearly a decade. This success has notably led to United Airlines resuming flights to Thailand after a hiatus of 11 years.

Thailand subsequently underwent an aviation safety oversight audit by the International Civil Aviation Organization (ICAO) under the Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA), achieving a preliminary score of 91.35 percent, significantly above the global average. In addition, Thailand completed the aviation security audit under the Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA). These achievements reflect the strength of the regulatory

structure, the readiness of staff, and the effective integration of cooperation across all sectors of the aviation industry, thereby reinforcing Thailand's credibility on the global stage.

In terms of aviation industry promotion and development, CAAT has taken a proactive role in supporting air transport as one of the principal mechanisms for driving the national economy. This has been pursued through the formulation of policies and measures that facilitate new flight routes, create a favorable environment to attract foreign investment, and provide appropriate support to operators. Simultaneously, CAAT is driving staff training and preparing for innovative aviation technologies. Part of this thrust includes promoting Thailand as a regional Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) hub, advancing seaplane operations to expand tourism options, and spearheading "The New Era of Drone Delivery" by integrating unmanned aircraft systems (UAS), or drones, into various business sectors. Pilot testing conducted over the past year has strengthened the aviation industry's capacity to generate economic value and distribute income to the public in accordance with government policy.

Beyond industry development, CAAT has also played an important role in supporting national security and public safety missions, including coordination and support for public assistance during disasters and emergencies. CAAT worked closely with relevant agencies during events such as the 2025 Myanmar earthquake that affected Thailand and the tensions along the Thai–Cambodian border. In such circumstances, we coordinated with security and related authorities to establish strict control measures as well as permission and law enforcement mechanisms for regulating the use of UAS in order to deter actions that could affect national sovereignty. The ultimate objective was to safeguard national interests and public safety.

อากาศยานทางทะเลเพื่อเพิ่มทางเลือกในการท่องเที่ยว รวมไปถึง การส่งเสริมนวัตกรรมขนส่งทางอากาศยุคใหม่ด้วยโดรน "The New Era of Drone Delivery" โดยใช้อากาศยานไร้คนขับหรือโดรนในภาคธุรกิจ และกิจการต่าง ๆ โดยในปีที่ผ่านมาได้มีการทดสอบการใช้ เพื่อเสริมสร้าง ศักยภาพของธุรกิจการบินให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้สู่ประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล

นอกเหนือจากภารกิจด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินแล้ว กพท. ยังได้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคง และความปลอดภัยของประเทศ รวมถึงการอำนวยความสะดวก การอำนวยความสะดวกและการช่วยเหลือนักบินในสถานการณ์ภัยพิบัติและ เหตุฉุกเฉิน โดยได้ประสานการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ในช่วงเหตุการณ์แผ่นดินไหวและในช่วงสถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณ ชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่ง กพท. ได้ประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิด กับหน่วยงานด้านความมั่นคงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนด มาตรการควบคุม การอนุญาต และการบังคับใช้กฎหมายในการกำกับ ดูแลการใช้อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft Systems: UAS) หรือโดรนอย่างเข้มงวดและเหมาะสม เพื่อป้องกันการกระทำ ที่อาจกระทบต่ออธิปไตยของประเทศ โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือ การพิทักษ์ผลประโยชน์ของชาติและความปลอดภัยของประชาชน

สำหรับทิศทางการดำเนินงานของ กพท. ในปี 2569 ผมในฐานะ ผู้นำองค์กรจะยังคงยึดมั่นในการรักษาและยกระดับมาตรฐานการเป็น ผู้นำระดับโลกด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ และในปีที่จะถึงนี้ มีเรื่องที่น่ายินดีที่ กพท. ได้รับความไว้วางใจจากองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) ให้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสัมมนานานาชาติ ว่าด้วยการเคลื่อนย้ายทางอากาศขั้นสูง หรือ Advanced Air Mobility Symposium (AAM 2026) ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่การประชุมระดับโลก ดังกล่าวจะจัดขึ้นในภูมิภาคเอเชีย ถือเป็นโอกาสสำคัญที่ประเทศไทย จะได้แสดงศักยภาพและบทบาทความเป็นผู้นำด้านการพัฒนาระบบ การบินแห่งอนาคตในเวทีการบินพลเรือนระดับโลก

ท้ายที่สุดนี้ ผมขอขอบคุณทุกภาคส่วนที่ได้ให้ความร่วมมือ สนับสนุน และร่วมแรงร่วมใจกันในการขับเคลื่อนภารกิจของ กพท. ด้วยดีเสมอมา ผมมีความเชื่อมั่นเป็นอย่างยิ่งว่า ภารกิจจะสำเร็จ ได้อย่างลุล่วง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้ใดเพียงคนเดียว หากแต่ต้องอาศัย ความพร้อม ความเชี่ยวชาญ และความเชื่อมั่นซึ่งกันและกันของทุกคน ที่เกี่ยวข้อง ด้วยองค์ความรู้ ประสบการณ์ และความสามารถของ ทุกท่าน เราจะสามารถร่วมกันนำพาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ให้เติบโตอย่างก้าวไกลและยั่งยืนในระดับสากลต่อไป



พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร  
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

With regard to our operational direction in 2026, I, as the head of this organization, remain steadfast in maintaining and further elevating Thailand's standing as a world leader in aviation safety oversight, while advancing the aviation industry in all domains. I am also pleased to announce that CAAT has been entrusted by ICAO to host the Advanced Air Mobility Symposium (AAM 2026). This will mark the debut of this global conference in Asia, representing an important opportunity for Thailand to demonstrate its potential and leadership in shaping the future of aviation systems on the global stage.

Lastly, I would like to express my sincere appreciation to all involved sectors for their continued cooperation, support, and collective commitment to advancing CAAT's mission. I firmly believe that success cannot be achieved by one entity alone; rather, it depends on the readiness, expertise, and mutual trust of all those involved. With our shared knowledge, experience, and skills, we will continue to drive Thailand's aviation industry towards more sustainable growth and greater international prominence.



Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon  
Director General  
The Civil Aviation Authority of Thailand



## ประวัติความเป็นมา

# สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย History of the Civil Aviation Authority of Thailand

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

การจัดตั้งองค์กรเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานเพิ่มขึ้น สามารถจัดหาพนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาด้านการบินได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืนขึ้น โดยการปรับงบประมาณในช่วงแรก กพท. ได้รับการสนับสนุนเงินทุนประเดิมจากรัฐบาลเพื่อให้เกิดการจัดตั้งองค์กรขึ้น ในปัจจุบันรายได้หลักขององค์กรมาจากค่าธรรมเนียมกำกับดูแลการบินพลเรือน

กพท. มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม หน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการเดินทาง ตัวอย่างเช่น สนามบินต่าง ๆ ในไทย มีหน่วยงานที่ดูแลหลักคือ กรมท่าอากาศยานและบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่ง กพท. ดูแลการทำงานขององค์กรเหล่านี้ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากลอีกทีหนึ่ง ส่วนนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของกพท. เป็นผู้ออกใบอนุญาตให้เช่นกัน

นอกจากนี้ สายการบินของไทยทุกสายที่ต้องการจะใช้อากาศยานขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ส่วนแล้วแต่ต้องผ่านการตรวจสอบและรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ซึ่งเป็นเหมือนใบอนุญาตให้ทำการบินได้จาก กพท. 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

1. ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสภาพแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย

2. เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ

3. เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

4. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย

5. ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

6. ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด

7. ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากล

8. กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัย และได้มาตรฐานสากล

9. ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือนและส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศ หรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำข้อตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น

10. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

11. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน

12. ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกำหนดคุณสมบัติและความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี

13. กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

14. จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

15. จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน

16. ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน 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

**พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร**  
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
**Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon**  
Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand



## ตำแหน่งอื่น

- รองประธาน คณะกรรมการการบินพลเรือนภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## ประวัติการศึกษา

- วิทยาลัยการทัพอากาศ
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- โรงเรียนนายเรืออากาศ
- โรงเรียนเตรียมทหาร
- วิทยาลัยราวีวิทยาลัย

## ประวัติการอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (รวมมิตร)
- หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นอป.รุ่นที่ 10) วิทยาลัยศาสตร์รัฐธรรมนุญ
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 3 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์การภาครัฐ
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 215/2024
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 53/2024
- หลักสูตร F-16 Advanced Weapons Course, USA

## ประสบการณ์การทำงาน

- **ด้านการบินกองทัพอากาศ**
  - ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพอากาศ
  - รองเสนาธิการทหารอากาศ
  - เจ้ากรมข่าวทหารอากาศ
  - รองเจ้ากรมยุทธการทหารอากาศ
  - หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำกองบัญชาการทหารอากาศ

- รองเสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
- ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารอากาศไทย ประจำกรุงสตอกโฮล์ม โคเปนเฮเกน และออสโล
- ผู้บังคับการ กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี (GRIPEN)
- นายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ
- ผู้บังคับฝูงบิน 102 กองบิน 1 (F-16 ADF)

## ด้านการบินพลเรือน

- ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการธรรมาภิบาล บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันการบินพลเรือน
- คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน และศูนย์ซ่อมอากาศยาน (ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555)

## หน้าที่อื่น ๆ

- นายทหารราชองครักษ์พิเศษ
- อุปนายกสมาคมกีฬารักบี้ฟุตบอลแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการสมาคมศิษย์เก่าวิทยาลัยราวีวิทยาลัย ในพระบรมราชูปถัมภ์

## รางวัลเกียรติยศ

- ศิษย์เก่าดีเด่น โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ศิษย์เก่าดีเด่น โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- ศิษย์เก่าดีเด่น วิทยาลัยการทัพอากาศ
- ศิษย์การบินดีเด่น คณะนายร้อยเยี่ยมภาคอากาศ ประเภทเครื่องบินไอพ่น

## Other Positions

- Vice Chairperson of the Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG)
- Board member and the Secretary of the Civil Aviation Board
- Commissioner and Secretary of the Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand

## Educational Background

- Air War College, Royal Thai Air Force
- Air Command and Staff College, Royal Thai Air Force
- Royal Thai Air Force Academy
- Armed Forces Academies Preparatory School
- Vajiravudh College

## Training Programs

- The National Defense Course (Class 62), National Defence College of Thailand
- Top Executive Program, Royal Thai Police (Ruam Mitr)
- Rule of Law for Democracy Program (Class 10), College of the Constitutional Court
- Board Essentials Program (BEP) (Class 3), Institute of Research and Development for Public Enterprises (IRDP)
- Director Accreditation Program (DAP) (Class 215/2024)
- Advanced Audit Committee Program (AACP) (Class 53/2024)
- F-16 Advanced Weapons Course, USA

## Work Experiences

- **Military Aviation**
  - Chairman of Advisory Board, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Deputy Chief of Joint Staff, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Director of Joint Intelligence, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Deputy Director of Joint Operations, Royal Thai Air Force (RTAF)
  - Chief of Staff Officer to the Deputy Commander-in-Chief
  - Deputy Chief of the Air Staff, Directorate of Air Operation Center

- Defence Attaché, Stockholm, Copenhagen and Oslo
- Commander, Wing 7 Surat Thani (GRIPEN)
- Staff Officer to the Commander-in-Chief, Royal Thai Air Force (RTAF)
- Squadron Commander, 102 Squadron, Wing 1 (F-16 ADF)
- **Civil Aviation**
  - Advisor to the Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
  - Independent Director/Chairman of the Audit Committee/Member of the Corporate Governance Committee, Airports of Thailand Public Company Limited (AOT)
  - Expert Committee Member, Civil Aviation Training Center (CATC)
  - Member of the Steering Committee on Establishment of Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Industrial Estate (According to the Cabinet Resolution dated 15 October 2012)

## Other Duties and Responsibilities

- Special Aide-de-Camp (ADC) to His Majesty the King
- Vice President, Thai Rugby Union Under The Royal Patronage of His Majesty The King (TRU)
- Advisor to the Board of Committee, Vajiravudh College Alumni Association under The Royal Patronage

## Honors & Decorations

- Distinguished Alumnus, Royal Thai Air Force Academy
- Distinguished Alumnus, Air Command and Staff College, Royal Thai Air Force
- Distinguished Alumnus, Air War College, Royal Thai Air Force
- Distinguished Flying Alumnus, Highest Score - Airborne Section, Jet Aircraft

## นายศรีณัย เบ็ญจนีรัตน์

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mr. Sarun Benjanirat

Deputy Director General,  
The Civil Aviation Authority of Thailand



## นายขจรพัฒน์ มากลับ

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mr. Kajonpat Maklin

Deputy Director General,  
The Civil Aviation Authority of Thailand



#### ประวัติการศึกษา

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

#### ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2559-ปัจจุบัน รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2552-2559 ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรม Triumph Aviation Service Asia
- พ.ศ. 2557-2558 รัชการผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุงชิ้นส่วน Triumph Aviation Service Asia
- พ.ศ. 2550-2552 วิศวกรอาวุโส Triumph Aviation Service Asia
- พ.ศ. 2549-2550 วิศวกรอาวุโส Triumph Aviation Service Asia, USA
- 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)

#### Educational Background

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

#### Work Experiences

- 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 Engineer, Triumph Aviation Service Asia
- 2006-2007 Senior Repair Development Engineer, Triumph Accessory Service, USA
- 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 Engineer, Glow Energy Public Company Limited

#### ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาเครื่องกล มหาวิทยาลัยนเรศวร

#### คุณวุฒิเพิ่มเติม

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กระทรวงคมนาคม
- หลักสูตรผู้บริหารอาวุโส สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- นักบินพาณิชย์ตรี (Commercial Pilot License: CPL) เครื่องบินแบบ Boeing 737-800/900
- หลักสูตรการทัพอากาศ รุ่นที่ 59 วิทยาลัยการทัพอากาศ

#### ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน ประธานอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง
- พ.ศ. 2566-ปัจจุบัน ประธานคณะทำงานจัดการความเสี่ยง
- พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน ผู้ประสานงานหลักของประเทศไทย ในโครงการตรวจสอบการกำกับดูแล ด้านความปลอดภัย (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) ของ ICAO
- พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน ผู้จัดการสำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐาน การตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน หัวหน้าคณะ South East Asia Regional Aviation Safety Team (SEARAST)
- พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ นิตยภัตในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน เลขานุการคณะทำงานด้านความปลอดภัย การบิน
- พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน ประธานคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูล ด้านความปลอดภัย
- พ.ศ. 2563-2565 ผู้จัดการฝ่ายนิตยภัตการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2560-2563 ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศ และวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2543-2560 ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยอากาศยาน กรมการบินพลเรือน

#### Educational Background

- Bachelor of Engineering (Mechanics), Naresuan University

#### Training Programs

- Senior Executive Program, Ministry of Transport
- Senior Executive Program, Civil Aviation Authority, United Kingdom
- Commercial Pilot License (CPL) – Boeing 737-800/900
- Air War College, Royal Thai Air Force (Class 59)

#### Work Experiences

- 2023-present Chairman, National Runway Safety Subcommittee
- 2023-present Chairman, Operational Task Force
- 2022-present Thailand's National Continuous Monitoring Coordinator (NCMC), 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

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Mr. Pongpat Thiensiri

Deputy Director General,  
The Civil Aviation Authority of Thailand



## พลอากาศโท นารถวุฒิ หยุทอง

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Air Marshal Narthawuthi Yoothong

Deputy Director General,  
The Civil Aviation Authority of Thailand



#### ประวัติการศึกษา

- ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต สาขาธุรกิจเทคโนโลยี และการจัดการนวัตกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ยูนิเวอร์ซิตี้ออฟ เทคโนโลยีซิดนีย์ (ยูทีเอส) ประเทศออสเตรเลีย การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาการระหว่างประเทศ 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
- หลักสูตรวุฒิบัตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหาร ระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน (PDI) รุ่นที่ 29

#### ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2561-2565 ที่ปรึกษาอิสระและอาจารย์พิเศษ ด้านการบริหารความยั่งยืน
- พ.ศ. 2564-2564 รองผู้อำนวยการสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)
- พ.ศ. 2560-2561 ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- พ.ศ. 2556-2560 ผู้อำนวยการฝ่ายความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัท เพช ดีเวลลอปเม้นต์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- พ.ศ. 2555-2556 ผู้จัดการส่วนอำนวยการ สำนักงานพัฒนา รัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
- พ.ศ. 2548-2555 บริหารงานขายลูกค้าองค์กรรายใหญ่ (Key Account Manager), Global Corporate Sales บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- พ.ศ. 2545-2548 ผู้จัดการฝ่ายขาย บริษัท ยูเรเชีย ดีไซน์ (ประเทศไทย) จำกัด

#### Educational Background

- 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

#### Training Programs

- e-Government Program for Chief Executive Officers (e-GCEO) (Class 10), Thailand Digital Government Academy
- LEAD: Transformational Leadership with Big Data & AI (Class 1)
- Executive Chief Information Security Officer (Executive CISO) (Class 2), Thailand National Cyber Academy
- Corporate Governance Certificate Program for Directors and Senior Executives of Regulatory Organizations, State Enterprises and Public Organizations (PDI) (Class 29)

#### Work Experiences

- 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) Company Limited
- 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) Company Limited

#### ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาคอมพิวเตอร์ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช

#### คุณวุฒิเพิ่มเติม

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

#### ประสบการณ์ทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินกองทัพอากาศ
- ผู้อำนวยการกองตรวจสอบเรื่องร้องทุกข์ร้องเรียน กรมจเรทหารอากาศ
- นายทหารฝ่ายอำนวยการ ประจำผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- นายทหารนักรบการบิน ฝ่ายยุทธการ ฝูงบิน 202 กองบิน 2 กองทัพอากาศ
- นักบินประจำหมวดบิน 3 ฝูงบิน 202 กองบิน 2 กองทัพอากาศ

#### Educational Background

- 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 (Class 37), Royal Thai Air Force, 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 Officer, Operations Section, Air Squadron 202 Wing 2, Royal Thai Air Force
- Instructor Pilot, Air Squadron 202 Wing 2, Royal Thai Air Force

# คณะผู้บริหารสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## Management Team



**พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร**  
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
**Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon**  
Director General



**นายศรีณัย เบ็ญจนิรัตน์**  
รองผู้อำนวยการสายพัฒนาเศรษฐกิจการบิน  
**Mr. Sarun Benjanirat**  
Deputy Director General



**นายจอร์จพัฒน์ มากลิ่น**  
รองผู้อำนวยการสายงานกำกับ  
มาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน  
**Mr. Kajonpat Maklin**  
Deputy Director General



**นายพงศ์พัฒน์ เกียนศิริ**  
รองผู้อำนวยการสายงานบริหารโครงการพิเศษ  
**Mr. Pongpat Thiensiri**  
Deputy Director General



**พลอากาศโท นารถวุฒิ หยุทอง**  
รองผู้อำนวยการสายงานบริหารและพัฒนางองค์กร  
**Air Marshal Narthawuthi Yoothong**  
Deputy Director General



**นายชยุต วัตถกภักย์**  
ผู้จัดการสำนักตรวจสอบภายใน  
**Mr. Chayut Wattakaphak**  
Manager of Internal Audit Office (IAO)



**นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุขมร**  
ผู้จัดการสำนักกรรมการและผู้อำนวยการ  
**Ms. Penluck Supamorn**  
Manager of Secretariat Office of  
Commissioners and Director General (SCO)



**นางสาวสรลนุช สทธิเจริญทรัพย์**  
ผู้จัดการสำนักกฎหมาย  
**Ms. Saralnuch Sathiracharoensap**  
Manager of Legal Office (LEG)



**นายจอร์จพัฒน์ มากลิ่น**  
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการสำนักนิรภัย  
และกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ  
**Mr. Kajonpat Maklin**  
Acting Manager of Aviation Safety Management  
and Standards Assurance Office (SMO)



**นายไพสิฐ เหราบัตย์**  
ผู้จัดการฝ่ายสมควรถนุอากาศยาน  
และวิศวกรรมการบิน  
**Mr. Paisit Herabat**  
Manager of Airworthiness and Aircraft  
Engineering Department (AIR)



**นายวีระ ชีวะอิสระกุล**  
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน  
**Mr. Veera Cheevaidarakul**  
Manager of Flight Operations  
Standards Department (OPS)



**นายฉัตรชัย ปันตระกูล**  
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานอากาศยาน  
ซึ่งไม่มีนักบิน  
**Mr. Chatchai Puntragul**  
Manager of Unmanned Aircraft  
Standards Department (UAS)



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



**นาวาอากาศเอก สุชาติ อ่างทอง**  
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน  
**Gp.Capt. Suchat Angthong**  
Manager of Aerodrome Standards  
Department (AGA)



**นายบันเท็ง เมฆฉาย**  
ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ  
**Mr. Buntoeng Megchai**  
Manager of Air Navigation Operations  
Management Department (AND)



**นาวาเอก ประเมศวร์ ชอนตะวัน**  
ผู้จัดการศูนย์บริการทางการบิน  
**Capt. Poramet Chontawan**  
Manager of Aviation Service Center (ASC)



**นายกลต เสนาลักษณ์**  
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรม  
และผู้ประจำหน้าที่  
**Mr. Glot Sanalaksna**  
Manager of Personnel Licensing Department (PEL)



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



**นางสาวบุษราคัม พรหมชัย**  
รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ  
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร  
**Ms. Budsarakham Promchai**  
Acting Manager of Corporate  
Strategy Department (CSD)



**นาวาอากาศตรี สมชาย เกตุโหม**  
ผู้จัดการฝ่ายบริหารทุนมนุษย์  
**Sqn.Ldr. Somchai Ketmai**  
Manager of Human Capital  
Management Department (HCD)



**นายวีระ ระเบยาศรี**  
ผู้จัดการฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล  
**Mr. Weera Rabaysri**  
Manager of Digital Technology  
Management Department (ITD)



**นางรุสนีย์ มุस्ताปา**  
ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษา  
ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก  
ในการบินพลเรือน  
**Mrs. Rusnee Mustapa**  
Manager of Aviation Security  
and Facilitation Standards Department (SFD)



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



**นางสาวปารมิตา อุทาสิน**  
ผู้จัดการฝ่ายพัฒนา  
และส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน  
**Ms. Paramita Uthasin**  
Manager of Aviation Industry  
Development and Promotion  
Department (APD)



**นางฉันทนา ทรงสิทธิ์โชค**  
ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน  
**Mrs. Chantana Songsithichoke**  
Manager of Financial  
and Accounting Department (FAD)



**นางปาริฉัตร ทองเกลี้ยง**  
ผู้จัดการฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน  
**Mrs. Parichat Thongkleang**  
Manager of Aeronautical  
Information Management  
Department (AIM)




**ว่าที่ร้อยตรี วิชชุกร คำจันทร์**  
ผู้จัดการสำนักบริหารโครงการ  
**Acting Sub Lt. Witchukorn Khamchan**  
Manager of Special Project  
Management Office (PMO)


# โครงสร้าง


สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Organization Structure


The Civil Aviation Authority of Thailand

 คณะกรรมการการบินพลเรือน  
Civil Aviation Board

 คณะกรรมการกำกับ กพท.  
CAAT Board of Commissioners

 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
Civil Aviation Authority of Thailand


 ผู้อำนวยการ  
Director General


 คณะกรรมการตรวจสอบ  
Audit Committee

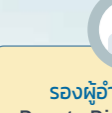
 สายงานกำกับมาตรฐาน  
ความปลอดภัยการบินพลเรือน  
Civil Aviation Safety  
Standards Regulation


 สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน  
Aviation Economy  
Development

 สายงานบริหารและพัฒนาองค์กร  
Corporate Development  
and Management


 สายงานบริหารโครงการพิเศษ  
Special Project Management

 ประจำผู้อำนวยการ  
Officer Attached to  
the Director General

 รองผู้อำนวยการ (1)  
Deputy Director General

 รองผู้อำนวยการ (1)  
Deputy Director General

 รองผู้อำนวยการ (1)  
Deputy Director General

 รองผู้อำนวยการ (1)  
Deputy Director General

- ฝ่ายสมรรถนะเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน  
Airworthiness and Aircraft Engineering  
Department (AIR)
- ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน  
Flight Operations Standards  
Department (OPS)
- ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน  
Unmanned Aircraft Standards  
Department (UAS)
- ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ  
Air Navigation Services Standards  
Department (ANS)
- ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน  
Aerodrome Standards Department (AGA)
- ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่  
Personnel Licensing Department (PEL)
- ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน  
Aeromedical Standards Department (AMD)

- ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย  
และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน  
Aviation Security and Facilitation  
Standards Department (SFD)
- ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  
Economic Regulation Department (ERD)
- ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน  
Aviation Industry Development  
and Promotion Department (APD)
- ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ  
Air Navigation Operations Management  
Department (AND)
- ศูนย์บริการทางการบิน  
Aviation Service Center (ASC)

- ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล  
Digital Technology Management  
Department (ITD)
- ฝ่ายบัญชีและการเงิน  
Financial and Accounting  
Department (FAD)
- ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร  
Corporate Strategy  
Department (CSD)
- ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์  
Human Capital Management  
Department (HCD)

- ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน  
Aeronautical Information  
Management Department (AIM)
- สำนักบริหารโครงการ  
Special Project Management  
Office (PMO)

- สำนักกรรมการและผู้อำนวยการ  
Secretariat Office of Commissioners  
and Director General (SCO)
- สำนักกฎหมาย  
Legal Office (LEG)
- สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ  
Aviation Safety Management and  
Standards Assurance Office (SMO)

- สำนักตรวจสอบภายใน  
Internal Audit Office (IAO)

# หมุดหมายสำคัญในการยกระดับการการบินของไทยสู่มาตรฐานสากล

## A Key Milestone in Elevating Thailand's Aviation Oversight to International Standards

### กพท. ขับเคลื่อนการยกระดับมาตรฐานการการบินของไทยผ่านการตรวจประเมิน FAA สู่สถานะ: Category 1 ในรอบเกือบ 10 ปี

### CAAT Drives the Elevation of Thailand's Aviation Safety Standards, Regaining FAA CAT 1 Status for the First Time in Nearly a Decade



วันที่ 22 เมษายน 2568 องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration) หรือ FAA ประกาศผ่านเว็บไซต์ ปรับระดับมาตรฐานการบินของไทย จาก Category 2 (CAT 2) ยกระดับกลับไปสู่ Category 1 (CAT 1) เป็นกลุ่มประเทศที่มีมาตรฐานการบินอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งจากการที่ FAA เข้ามาตรวจประเมินที่ กพท. ตั้งแต่ช่วงพฤศจิกายน 2567 และได้แจ้งให้แก้ไขข้อบกพร่อง (Findings) ทั้งหมด 36 ข้อ โดย กพท. ได้ทำงานกันอย่างเต็มที่ในการปรับปรุงข้อกำหนด รวมถึงประสานหน่วยงานด้านการบินทุกภาคส่วนเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว จนนำมาสู่การตรวจประเมินขั้นสุดท้าย เมื่อวันที่ 10-12 มีนาคม ที่ผ่านมา

โดยเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2568 พลอากาศเอก มณฑิ ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หรือ CAAT และ Mr. Dennis Hill รักษาการผู้อำนวยการ สำนักงานความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ FAA (Acting Director, Office of Air Carrier Safety Assurance) ได้ลงนามในรายงานสรุปการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (Record of Discussion) ซึ่งเป็นรายงานการแก้ไขข้อบกพร่องของ กพท. จากการตรวจประเมินของ FAA โดยไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทุกข้อ ทำให้ไทยผ่านการตรวจสอบด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนจาก FAA ภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment: IASA) และได้รับการยกระดับสถานะกลับคืนสู่ Category 1 (CAT 1)

การที่ไทยได้กลับสู่ FAA Category 1 เอื้อประโยชน์ต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะการเปิดหรือขยายเส้นทางบินของสายการบินไทยไปยังสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้สายการบินของไทยทั้งสายการบินใหม่และสายการบินเดิม จะสามารถเปิดเส้นทางใหม่หรือเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปยังประเทศที่ให้ความสำคัญกับผลการประเมินของ FAA เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และฮ่องกง เป็นการเพิ่มโอกาสการเดินทางระหว่างประเทศ รวมถึงเพิ่มโอกาสการจ้างงานในสายการบินต่างประเทศ นักบินไทยที่เคยถูกปฏิเสธการรับเข้าทำงาน เนื่องจากข้อจำกัดจาก FAA Category 2 จะสามารถสมัครงานกับสายการบินต่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เปิดโอกาสให้นักบินไทยได้มีรายได้สูงขึ้น และได้พัฒนาทักษะระดับสากล ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการยกระดับบุคลากรการบินของไทยในระยะยาว

On 22 April 2025, the United States Federal Aviation Administration (FAA) officially announced on its website the reinstatement of Thailand's aviation safety rating from Category 2 (CAT 2) to Category 1 (CAT 1) status, signifying compliance with international aviation standards. This reinstatement followed the FAA's audit of CAAT starting in November 2024, which resulted in 36 findings. In response, CAAT worked to its fullest capacity to improve regulations and coordinate with all aviation sectors to rectify these deficiencies, leading to the final assessment conducted on 10–12 March 2025.

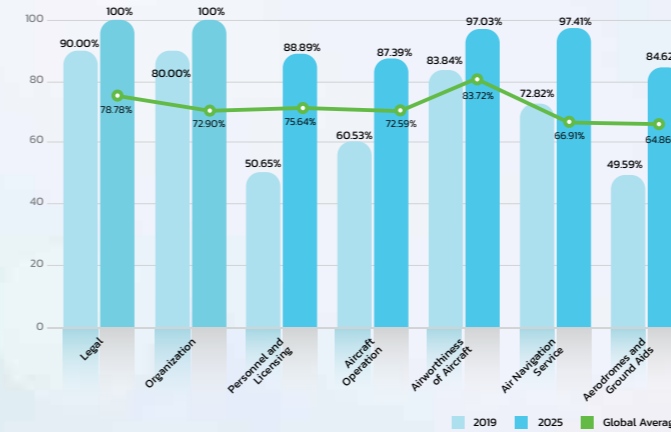
On 12 March 2025, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, and Mr. Dennis Hill, Acting Director of the FAA's Office of Air Carrier Safety Assurance, signed the record of discussion as the final assessment summary report, confirming that CAAT had addressed all findings identified during the FAA audit. Consequently, Thailand passed the civil aviation safety evaluation under the FAA's International Aviation Safety Assessment (IASA) and was officially restored to Category 1 status.

Thailand's return to FAA Category 1 status significantly bolsters the expansion of the Thai aviation industry, particularly regarding the opening or extension of flight routes to the United States. Both new and existing Thai airlines will be able to establish new routes or increase flight frequencies to countries that prioritize FAA assessment results, such as South Korea, Japan, and Hong Kong. This elevation enhances international travel opportunities and broadens employment prospects within foreign airlines. Thai pilots, who were previously restricted by the FAA Category 2 limitations, will now have greater opportunities to apply for positions with international carriers. As such, doors will be opened for Thai pilots to earn higher compensation and develop global-level skills, thus enhancing the long-term professional development of Thailand's aviation personnel.

## ผลตรวจสอบ ICAO USOAP ภายใต้การกำกับของ กพท. ได้คะแนน Preliminary 91.35% สูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกเกือบ 20% ก้าวสู่ผู้นำด้านความปลอดภัยการบินในระดับสากล

### The ICAO USOAP Audit under CAAT's Oversight Achieved a Preliminary Score of 91.35%, Nearly 20% above the Global Average, Reinforcing Thailand's Leadership in Aviation Safety

CAAT ผ่านการตรวจสอบด้านความปลอดภัยจาก ICAO คะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลก Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)



การตรวจสอบระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือน ภายใต้โครงการ USOAP-CMA (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 27 สิงหาคม-8 กันยายน 2568 โดยการตรวจสอบครอบคลุมทั้ง 8 ด้านหลัก ได้แก่

1. ด้านกฎหมาย (Primary Aviation Legislation and Civil Aviation Regulations: LEG)
2. ด้านองค์กรกำกับดูแล (Civil Aviation Organization: ORG)
3. ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing: PEL)
4. ด้านมาตรฐานปฏิบัติการอากาศยาน (Aircraft Operations: OPS)
5. ด้านมาตรฐานความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness of Aircraft: AIR)
6. ด้านมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อากาศยาน (Aircraft Accident and Incident Investigation: AIG)
7. ด้านมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS)
8. ด้านมาตรฐานสนามบินและเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (Aerodromes and Ground Aids: AGA)

ผลตรวจสอบเบื้องต้น (Preliminary Results) เฉพาะในด้านที่ กพท. รับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ กฎหมาย องค์กรกำกับดูแล การปฏิบัติการบิน ความสมควรเดินอากาศ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ การบริการการเดินอากาศ และสนามบิน มีคะแนน Preliminary สูงถึงร้อยละ 91.35 และสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกที่ร้อยละ 70.50 ถึงเกือบร้อยละ 20 ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญที่สะท้อนถึงความแข็งแกร่งและศักยภาพของระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของประเทศ

นอกจากนี้ ประเทศไทยสามารถทำคะแนนเต็มร้อยละ 100 ได้ถึงสองด้าน ได้แก่ กฎหมายการบิน (LEG) และองค์กรกำกับดูแล (ORG) ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกกว่าร้อยละ 20-30 ถือเป็นหลักฐานชัดเจนว่าประเทศไทยมีระบบกฎหมายการบินที่ทันสมัย ครอบคลุม และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงมีองค์กรกำกับดูแลด้านการบินที่มีโครงสร้างและการทำงานเข้มแข็ง ทัดเทียมกับประเทศผู้นำด้านการบินของโลก

ผลการตรวจสอบครั้งนี้จึงไม่เพียงเป็นการยืนยันถึงความเชื่อมั่นที่ประชาคมการบินโลกมีต่อประเทศไทย แต่ยังเป็นรากฐานสำคัญที่ช่วยเสริมความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมการบินไทยในระยะยาว ทั้งในด้านการรองรับการเติบโตของสายการบินขยายเส้นทางบิน และการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสาร นักลงทุน และคู่ค้าระดับนานาชาติ โดยประเทศไทยกำลังเดินทางเข้าสู่การเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการบินที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในภูมิภาคและในเวทีโลก



The audit of the civil aviation safety oversight system under the International Civil Aviation Organization (ICAO) Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) was conducted from 27 August to 8 September 2025. The audit encompassed the following eight critical elements:

1. Primary Aviation Legislation and Civil Aviation Regulations (LEG)
2. Civil Aviation Organization (ORG)
3. Personnel Licensing (PEL)
4. Aircraft Operations (OPS)
5. Airworthiness of Aircraft (AIR)
6. Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG)
7. Air Navigation Services (ANS)
8. Aerodromes and Ground Aids (AGA)

The preliminary results specifically in the areas under CAAT's direct responsibility—namely aviation legislation, organization, operations, airworthiness, personnel licensing, air navigation services, and aerodromes—yielded a high preliminary score of 91.35%. This was nearly 20% higher than the global average of 70.50%, representing a significant Thai aviation milestone that reflects the robustness and potential of the country's aviation safety oversight system.

Moreover, Thailand achieved a perfect score of 100% for two critical elements: Primary Aviation Legislation and Civil Aviation Regulations (LEG) and Civil Aviation Organization (ORG). These scores exceeded the global average by 20-30%, proving that Thailand possesses a modern and comprehensive aviation legal system that is aligned with international standards, as well as an aviation oversight organization with a robust structure and operations comparable to those of the world's leading aviation nations.

The results of this audit not only reaffirmed the global aviation community's confidence in Thailand, but also laid a vital foundation for the long-term advancement of the Thai aviation industry. This includes supporting airline growth, route expansion, and building trust among passengers, investors, and international partners. Thailand is steadfastly progressing towards becoming an aviation hub with the highest safety standards in the region and on the global stage.

## กพท. รับการตรวจประเมิน USAP-CMA ICAO ซึ่มาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินมีพัฒนาการดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

### Thailand Concludes ICAO USAP-CMA Audit with Significant Improvements in Aviation Security Oversight Standards



องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้เสร็จสิ้นการตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย ภายใต้โครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินสากลแบบติดตามต่อเนื่อง หรือ USAP-CMA (Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 4-18 พฤศจิกายน 2568 ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมการกงสุล ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ คลังสินค้า และครัวการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนของประเทศไทย ครอบคลุม 9 ด้านหลัก ได้แก่ ระบบกฎหมายและกำกับดูแล การฝึกอบรม การควบคุมคุณภาพ การรักษาความปลอดภัยสนามบิน การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน การรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารและสัมภาระ การรักษาความปลอดภัยสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์และครัวการบิน การตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน

การตรวจประเมินครั้งนี้มีผู้แทนจากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมเข้าร่วมให้ข้อมูลอย่างใกล้ชิด เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมการกงสุล สภาความมั่นคงแห่งชาติ ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล สำนักงาน-

International Civil Aviation Organization (ICAO) has completed its Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) assessment of Thailand's aviation security oversight system. The audit was conducted from 4–18 November 2025 at the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) and relevant agencies, including the Immigration Bureau, the Customs Department, the Department of Consular Affairs, Suvarnabhumi Airport, Chiang Mai Airport, the Suvarnabhumi Air Traffic Control Center, the Chiang Mai Air Traffic Control Center, cargo terminals, and catering facilities. The objective of the assessment was to evaluate Thailand's effectiveness in implementing aviation security and facilitation standards and recommended practices across nine core areas. These include the legislative and oversight framework, training systems, quality control, airport security, aircraft and flight operations security, passenger and baggage security, cargo, mail and caterer security, response to act of unlawful interference, and facilitation-related security measures.

The audit was supported by representatives from a wide range of agencies across the aviation and security sectors, including the Royal Thai Police, Immigration Bureau, Customs Department, Department of Consular Affairs, National Security Council, Counter-Terrorism Operations Center, National Cyber



คณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รวมถึงสายการบินคลังสินค้า และครัวการบิน จำนวนหลายแห่ง ซึ่งล้วนมีบทบาทสำคัญต่อระบบรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศ

ทั้งนี้ คณะผู้ตรวจสอบของ ICAO ได้แจ้งผลเบื้องต้นในวันปิดการตรวจประเมินว่า ประเทศไทยมีพัฒนาการด้านมาตรฐานการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของทุกหน่วยงานในการยกระดับระบบความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การตรวจประเมินครั้งนี้จึงถือเป็นก้าวสำคัญที่ช่วยต่อยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในฐานะประเทศที่ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการรักษาความปลอดภัยการบิน และช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาคมระหว่างประเทศในระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของไทยอย่างมั่นคงและยั่งยืน

พลอากาศเอก มนิต ชวนะประยูร ผู้อำนวยการฯ กล่าวขอบคุณผู้แทนจากทุกหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือในการตรวจประเมินของ ICAO ในครั้งนี้พร้อมย้ำว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญสูงสุดต่อการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของการบินพลเรือนอันเป็นรากฐานสำคัญของระบบการบินสากล ผลการตรวจประเมินครั้งนี้ถือเป็นโอกาสสำคัญที่สะท้อนว่าไทยมีระบบกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่เข้มแข็ง โปร่งใส และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และ กพท. จะยังคงมุ่งพัฒนาต่อยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศในระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป

Security Agency, Airports of Thailand, Chiang Mai Airport, Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI), airlines, cargo operators, and caterers. Their cooperation played an essential role in supporting ICAO's assessment of Thailand's aviation security system.

During the closing briefing, ICAO auditors provided preliminary feedback indicating that Thailand has demonstrated significant improvements in its aviation security oversight standards. This reflects the strong commitment of all relevant agencies in enhancing aviation security and facilitation in line with ICAO's global standards. The outcome of this USAP-CMA audit marks an important milestone in reaffirming Thailand's dedication to maintaining the highest level of aviation security and strengthening international confidence in the country's security oversight system.

Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, expressed his appreciation to all agencies involved for their support and cooperation throughout the audit. He emphasized that aviation security and national security remain top priorities for Thailand, as they constitute the foundation of a safe and trusted global aviation system. He added that the audit results reaffirm Thailand's robust, transparent, and ICAO-compliant aviation security oversight framework, and that CAAT will continue strengthening its systems to further elevate Thailand's aviation security standards at both the regional and global levels.

# โครงการสำคัญตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571 มีผลการดำเนินงานในปี 2568 ดังนี้

## CAAT's Projects in 2025 under the 5-Year Strategic Plan (2024-2028)



## ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน Strategy 1: Develop State's Oversight System to Sustainability Standards.

โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแล (Effective Implementation: EI) ด้านความปลอดภัย (USOAP) และการรักษาความปลอดภัย (USAP) ตามมาตรฐาน ICAO

### การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (USOAP)

กพท. ดำเนินการตามมาตรฐานและแนวทางการพัฒนาระบบกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ในการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) ตามชุดคำถามของ ICAO (ICAO PQ) ได้ครบถ้วนทุกด้านแล้วเสร็จ รวมถึงดำเนินการทบทวนและปรับปรุงข้อมูล State Aviation Activity Questionnaire (SAAQ) โดยคิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินงานร้อยละ 100 และได้รับการตรวจสอบด้านความปลอดภัยจาก ICAO ภายใต้โครงการ Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) ในรูปแบบ Continuous Monitoring Approach Audit (CMA Audit) ระหว่างวันที่ 27 สิงหาคม-8 กันยายน 2568 รวมถึงจัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่องตามข้อสังเกตที่ได้รับจากการตรวจประเมิน ICAO USOAP โดยผลการตรวจสอบเบื้องต้น (Preliminary Results) ประจำปี 2568 เฉพาะในส่วนความรับผิดชอบของ กพท. ได้แก่ กฎหมาย องค์การกำกับดูแล การปฏิบัติการบิน ความสมควรเดินอากาศ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ การบริการการเดินอากาศ และสนามบิน มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 91.35 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกที่ร้อยละ 70.50 และสูงกว่าผลการตรวจสอบในปี 2565 ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 61.73

### การกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย (USAP)

กพท. ดำเนินการรับการตรวจสอบจาก ICAO ภายใต้โครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme: USAP) ระหว่างวันที่ 4-18 พฤศจิกายน 2568 โดย กพท. ได้รับรายงานผลการตรวจสอบ ICAO USAP-CMA ประจำปี 2568 อย่างเป็นทางการจาก ICAO เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2569 ซึ่งรายงานระบุว่า ประเทศไทยมีคะแนน Effective Implementation (EI) สูงกว่าผลการตรวจสอบในปี 2560 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีพัฒนาการด้านมาตรฐานการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

### โครงการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่ Category 1

กพท. ดำเนินการรับการตรวจประเมินจาก FAA ภายใต้โครงการประเมินความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (IASA) ระหว่างวันที่ 11-15 พฤศจิกายน 2567 และมีผลการตรวจประเมินในขั้นตอน Final Discussion ระหว่างวันที่ 10-12 มีนาคม 2568 โดย FAA ได้แจ้งผลการตรวจสอบประจำปี 2568 อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2568 ว่า กพท. สามารถยกระดับสถานะด้านความปลอดภัยจากเดิม Category 2 กลับคืนสู่ Category 1 ได้สำเร็จ ทั้งนี้ กพท. ได้ดำเนินการจัดทำเครื่องมือประเมินตนเอง (Self-assessment Tools) หลังจากได้รับการยกระดับกลับคืนสู่ Category 1 เพื่อประเมินตนเองและเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบ (Mock Audit) อันเป็นการรักษามาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและป้องกันไม่ให้เกิดประเทศไทยกลับคืนสู่ Category 2 ต่อไป

ความสำเร็จในการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่มาตรฐาน FAA Category 1 ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถเปิดเส้นทางบินตรงระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกา รวมถึงสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินหรือขยายเส้นทางบินไปยังประเทศที่กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินตามหลักเกณฑ์ของ FAA ได้ อันเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือของประเทศไทยในเวทีการบินระหว่างประเทศ และสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศโดยรวมอย่างยั่งยืน

Project: Self-assessment Using ICAO Protocol Questions (PQ) to Enhance the Effective Implementation (EI) of the Safety Oversight System under ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) and the Universal Security Audit Programme (USAP)

### Safety Oversight under the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

CAAT has completed its self-assessment in accordance with the International Civil Aviation Organization's Protocol Questions (ICAO PQ) and has fully reviewed and updated the State Aviation Activity Questionnaire (SAAQ), with all items completed. CAAT further underwent a safety oversight audit by ICAO under the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) in the Continuous Monitoring Approach Audit (CMA Audit) from 27 August to 8 September 2025. In response to the findings, CAAT developed a remedial plan to address all deficiencies identified during ICAO's USOAP audit. Preliminary results in 2025 within CAAT's regulatory mandate for aviation legislation, organization, operations, airworthiness, personnel licensing, air navigation services, and aerodromes, revealed an average score of 91.35%. This performance exceeded the global average of 70.50% and represented an improvement over the 2022 audit result of 61.73%.

### Security Oversight under the Universal Security Audit Programme (USAP)

CAAT underwent an ICAO security audit under the Universal Security Audit Programme (USAP) from 4-18 November 2025. On 8 January 2026, CAAT officially received the audit report from ICAO's 2025 Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA). The report showed that Thailand had improved its Effective Implementation (EI) score compared to the results from 2017. This outcome clearly demonstrated a significant improvement in Thailand's aviation security oversight standards.

### Project: Safety Enhancement for Reinstatement to Category 1

CAAT underwent an audit by the Federal Aviation Administration (FAA) under the International Aviation Safety Assessment (IASA) program from 11-15 November 2024. This was followed by a final discussion phase from 10-12 March 2025. On 16 April 2025, the FAA officially notified CAAT that Thailand's aviation safety status had been upgraded from Category 2 back to Category 1. Following this reinstatement, CAAT developed self-assessment tools as a framework for continuous evaluation and mock audit exercises. These measures aimed to ensure the sustained maintenance of safety oversight standards and prevent Thailand from reverting to Category 2 status in the future.

The return to the FAA Category 1 status enabled Thailand to re-establish a direct flight route to the United States. It also enabled the expansion of flight frequencies and routes to other countries that adhere to FAA aviation safety standards. The achievement bolsters international confidence and credibility in Thailand's aviation sector, while fostering the sustainable growth of the national aviation industry.

### โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค

กพท. ร่วมกับ ICAO ได้ดำเนินโครงการฝึกอบรมสำหรับประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries Training Programme: DCTP) ประจำปี 2568 ภายใต้บันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่ลงนามร่วมกัน ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (Aviation Hub) โดยโครงการได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก กพท. และบริหารจัดการโดย ICAO ซึ่งเป็นกรมออบทุนฝึกอบรม 3 หลักสูตร จำนวน 51 ทุน และมีมูลค่าโครงการรวมประมาณ 159,145.40 ดอลลาร์สหรัฐ

จากการดำเนินงานร่วมกับสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) กพท. สามารถดำเนินการจัดฝึกอบรมได้ครบถ้วนตามแผนการดำเนินงาน รวมทั้งสิ้น 3 หลักสูตร ดังนี้

1. หลักสูตร ICAO CORSIA Verification (CVS) จัดขึ้นระหว่างวันที่ 13-15 สิงหาคม 2568 มีผู้เข้าร่วมอบรมทั้งสิ้น 12 คน
2. หลักสูตร ICAO State Safety Programme (SSP) and ICAO Safety Management Online (SM Online) จัดขึ้นระหว่างวันที่ 3-10 กันยายน 2568 มีผู้เข้าร่วมอบรมทั้งสิ้น 13 คน
3. หลักสูตร ICAO Safety Management for Practitioners (SMxP) and ICAO Safety Management Online (SM Online) จัดขึ้นระหว่างวันที่ 6-10 ตุลาคม 2568 มีผู้เข้าร่วมอบรมทั้งสิ้น 15 คน

### โครงการจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (Thailand Aviation Computer Emergency Response Team: TA-CERT)

กพท. ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT) พ.ศ. 2568-2570 ได้อย่างเป็นรูปธรรมซึ่งมีการจัดทำโครงสร้าง อำนาจหน้าที่ และแนวทางการดำเนินงานของศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT Operation Guideline) ที่มีความชัดเจนและสอดคล้องกับกรอบกฎหมายด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และบทบาทของ กพท. ในฐานะหน่วยงานควบคุมหรือกำกับดูแลภาคการบิน โดยได้แจ้งผลการจัดตั้งศูนย์ประสานฯ ไปยังสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2568 โดย กพท. ได้ดำเนินการมอบหมายส่วนงานปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2568 และแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2568 เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง และเกิดความร่วมมือและการประสานงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ระหว่างหน่วยงานภาคการบินมากขึ้น รวมถึงคณะทำงานได้รับข้อมูลข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เป็นประโยชน์เพื่อนำไปใช้ในการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานต่อไป

### โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ

กพท. ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศในประเทศไทย ระบบการบำรุงรักษา แนวปฏิบัติของต่างประเทศ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ความสมควรเดินอากาศของอากาศยานมีได้ขึ้นอยู่กับอายุของอากาศยานเป็นสำคัญ หากแต่อยู่ที่การบำรุงรักษาและการคงไว้ซึ่งความสมควรเดินอากาศอย่างต่อเนื่องตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดของผู้ผลิต ซึ่งสามารถทำให้อากาศยานปฏิบัติตามได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมถึงผลการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านระบบออนไลน์และเว็บไซต์ของกพท. พบว่า ผู้แสดงความคิดเห็นส่วนใหญ่เห็นควรให้ยกเลิกการกำหนดอายุอากาศยานทุกประเภท

กพท. จึงได้ดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบและทบทวนข้อกำหนดด้านอายุอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน (Aircraft Age) ให้สอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานในปัจจุบันและเอื้อต่อการประกอบธุรกิจการบิน พร้อมทั้งจัดทำร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ... ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ...) ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือน

### Project: Collaboration between CAAT and ICAO on Regional Training

In 2025, CAAT and the International Civil Aviation Organization (ICAO) collaborated on the Developing Countries Training Programme (DCTP) under a signed Memorandum of Understanding (MOU). This initiative aligns with the policies of the Thai Government and the Ministry of Transport to position Thailand as a regional aviation hub. The programme was funded by CAAT and managed by ICAO; it awarded 51 scholarships across three training courses with a total project value of approximately US\$ 159,145.40. Through a partnership with the Civil Aviation Training Center (CATC), CAAT successfully completed all three training courses:

1. ICAO CORSIA Verification (CVS), held from 13–15 August 2025, with 12 participants.
2. ICAO State Safety Programme (SSP) and ICAO Safety Management Online (SM Online), held from 3–10 September 2025, with 13 participants.
3. ICAO Safety Management for Practitioners (SMxP) and ICAO Safety Management Online (SM Online), held from 6–10 October 2025, with 15 participants.

### Project: Establishment of the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT)

CAAT developed the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT) for the period 2025–2027. The initiative includes a well-managed organizational structure, mandates, and the TA-CERT operational guidelines, which are strictly aligned with national cybersecurity legal frameworks and CAAT's role as the aviation regulatory body. The official notification of TA-CERT's establishment was submitted to the National Cyber Security Agency (NCSA) on 18 December 2025. CAAT designated a unit to perform TA-CERT functions on 3 October 2025, followed by the appointment of a TA-CERT working group on 22 October 2025. These measures aim to enhance efficiency, maintain continuity, and foster greater cybersecurity collaboration among aviation stakeholders. Furthermore, the working group serves as a central focal point for receiving useful information on cyber threat insights, enabling the organization to strengthen its readiness for the future.

### Project: Development of the Aviation Economic Oversight System

CAAT has conducted a study and analysis of aircraft data drawing on Thai operators, maintenance systems, international best practices, and relevant research. The findings indicate that an aircraft's airworthiness is not primarily determined by its age, but rather by effective maintenance and continuous airworthiness in strict accordance with laws, regulations, and manufacturer's specifications, all of which contribute to flight safety in line with international standards. In addition, public consultations conducted via CAAT's online systems and website revealed that most stakeholders support the removal of age limits for all aircraft categories.

CAAT therefore revised its regulations regarding aircraft age to align with current operational environments and to support aviation business operations. The revision included drafting the Regulation of the Civil Aviation Board No. ... on Granting Licensing to Civil Aviation Business: Commercial Air Transport and Aerial Work Amendment No. .... At Meeting No. 3/2025 on 3 December 2025, the Civil Aviation Board approved the principles of this draft. It is currently being reviewed by the Subcommittee on Law and Regulatory Screening and will then be submitted to the Minister of Transport for signature.

ในการประชุมครั้งที่ 3/2568 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของร่างข้อบังคับดังกล่าว ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองกฎหมายและข้อบังคับพิจารณา และเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อลงนามต่อไป

ทั้งนี้ กพท. ได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในกรณีการนำเข้าอากาศยาน พร้อมทั้งดำเนินการสื่อสารสร้างความเข้าใจแก่สาธารณชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยด้านอากาศยานของกพท. ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการบินพลเรือนสากล

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล Strategy 2: Transition to Performance Based-Oriented to Achieve Global Standards.

### โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)

กพท. ดำเนินการจ้างพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System: APMS) เพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญในการกำกับติดตามและประเมินผลและเกิดความยั่งยืนในระยะยาว ประกอบด้วย 1) Source Code ของระบบ 2) คู่มือการใช้งานระบบ 3) คู่มือผู้ดูแลระบบ และเอกสารด้านเทคนิค 3) รายงานผลการจัดฝึกอบรม และ 4) แผนการดูแลบำรุงรักษาระบบ เพื่อให้ กพท. มีระบบ APMS ที่เป็นเครื่องมือในการประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล แผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน และแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-2583

### โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

กพท. ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) ฉบับสมบูรณ์ เพื่อพัฒนาระบบจัดการและแลกเปลี่ยนสารสนเทศการบินของประเทศให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีความมั่นคงปลอดภัย มีประสิทธิภาพ มีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งมีการนำเสนอต่อคณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management Technical Working Group: IM TWG) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2568 และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2568

ทั้งนี้ กพท. ดำเนินการจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้แนวทางการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM (System Wide Information Management) ให้แก่บุคลากร กพท. จำนวน 62 คน เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2568 รวมถึงจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อรับทราบแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) ณ โรงแรมอัสคิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ โดยมีผู้เข้าร่วมจำนวน 103 คน เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2568

To ensure safety, CAAT has implemented stringent airworthiness oversight measures, particularly for imported aircraft components. CAAT also maintains continuous public communication to reinforce confidence in the organization's safety oversight system, ensuring it remains compliant with international civil aviation standards.

### Project: Development of the Aviation Performance Measurement System (APMS)

CAAT has commissioned the development of the Aviation Performance Measurement System (APMS) as a mechanism for systematically monitoring and evaluating Thailand's aviation development in accordance with international standards and long-term sustainability. The project involves the development of: 1) a system source code, 2) user manuals, administrator manuals, and technical documentation, 3) training reports, and 4) system maintenance plans. The APMS serves as an efficient and transparent tool for CAAT to monitor national aviation performance indicators. The data generated will provide a foundation for policy formulation and development planning, aligning with the International Civil Aviation Organization (ICAO)'s Global Air Navigation Plan (GANP), the ASEAN Air Navigation Service (ANS) Master Plan, and the National Airspace and Air Navigation Master Plan (2022–2040).

### Project: Establishment of Thailand's System Wide Information Management Master Plan (SWIM Master Plan)

CAAT has finalized the System Wide Information Management Master Plan or SWIM Master Plan for Thailand, a roadmap designed to enhance the nation's aviation information management and exchange system. This framework ensures that all relevant stakeholders can operate within a secure, efficient, and well-governed digital ecosystem, fully congruent with international standards. The master plan was submitted to the Information Management Technical Working Group (IM TWG) on 2 December 2025, and subsequently to the Airspace Management Subcommittee in Meeting No. 2/2025 on 26 December 2025.

In addition to the planning, on 12 September 2025, CAAT conducted training to prepare its workforce for the implementation of information exchange in support of the transition to the SWIM concept; 62 staff members participated. Furthermore, a stakeholder workshop was held at the Asawin Grand Convention Hotel on 25 November 2025, where 103 representatives from across the industry gathered to endorse the finalized SWIM Master Plan.

### โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

กพท. ดำเนินการนำเสนอหลักการในแนวทางการทบทวนและปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแนวทางการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ต่อที่ประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (CM WG) ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2568 และครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568 เพื่อพิจารณาแนวทางการปรับปรุงแผนแม่บทฯ และแนวทางการจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงแผนแม่บทฯ และแนวทางการจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ รวมถึงให้จัดตั้งคณะทำงาน National Airspace and Air Navigation Master Plan Adhoc Group (NANP Adhoc Group) เพื่อร่วมกันพิจารณากรอบยุทธศาสตร์และค่าเป้าหมายใหม่ของแผนแม่บทฯ ทั้งนี้ กพท. ดำเนินการนำเสนอแนวทางการปรับปรุงแผนแม่บทฯ แผนกลยุทธ์ฯ และการจัดตั้งคณะทำงาน NANP Adhoc Group ต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2568 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแผนกลยุทธ์ฯ ไปดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อค่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติต่อไป

### โครงการติดตามการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

กพท. ดำเนินการขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากลอย่างยั่งยืน การดำเนินงานดังกล่าวขับเคลื่อนผ่านกลไกการประชุมที่สำคัญ ได้แก่ การประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และการประชุมคณะทำงานเทคนิคทั้ง 6 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการจัดรูปแบบและจัดการห้วงอากาศ (AOM) ด้านการจัดจราจรทางอากาศ (ATM) ด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNSS) ด้านการจัดการข้อมูล (IM) ด้านท่าอากาศยาน (AD) และด้านบริการอุตุนิยมวิทยา (MET) รวมทั้งการประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (CM) ซึ่งมุ่งเน้นการติดตามความคืบหน้าและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ หรือแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ในช่วงปี 2565-2568 (ยุทธศาสตร์ระยะฟื้นฟู)

ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง 6 ด้านสามารถบรรลุเป้าหมายระยะฟื้นฟูในปี 2568 ได้สำเร็จ โดยมีผลความสำเร็จเฉลี่ยรวมคิดเป็นร้อยละ 93.74 และนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2568 เพื่อทราบและให้ข้อคิดเห็นในการปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศฯ และแผนกลยุทธ์ฯ (SIP) สำหรับการดำเนินงานในช่วงปี 2569-2571 (ยุทธศาสตร์ระยะสั้น) ต่อไป

### Project: Development of the National Airspace and Air Navigation Strategic Plan

CAAT presented the core principles for reviewing and updating the National Airspace and Air Navigation Master Plan, in conjunction with the guidelines for developing the National Airspace and Air Navigation Strategic Plan, to the Coordination and Monitoring Working Group (CM WG) during Meetings No. 1/2025 on 15 July 2025 and No. 2/2025 on 4 December 2025. The working group approved the proposed guidelines for both the master plan revision and development of the strategic plan. It also agreed to establish the National Airspace and Air Navigation Master Plan Adhoc Group (NANP Adhoc Group) to collaboratively define new strategic frameworks and targets. Subsequently, on 26 December 2025, CAAT presented the updated guidelines for the master plan, the strategic plan, and the proposed establishment of the NANP Adhoc Group to the Airspace Management Subcommittee during Meeting No. 2/2025. This ensured that all relevant agencies would be able to implement the strategic plan to achieve the revised targets of the National Airspace and Air Navigation Master Plan.

### Project: Implementation Monitoring of the National Airspace and Air Navigation Master Plan

CAAT has continued to drive and monitor the implementation of the National Airspace and Air Navigation Master Plan to ensure that Thailand's airspace and air navigation systems remain safe, efficient, and sustainably aligned with regional and international development frameworks. Progress is monitored by meetings of key governance mechanisms, including the Airspace Management Subcommittee and six Technical Working Groups: Airspace Organization and Management (AOM), Air Traffic Management (ATM), Communications, Navigation, and Surveillance and Spectrum (CNSS), Information Management (IM), Aerodromes (AD), and Aeronautical Meteorological Services (MET). In addition, progress is monitored through the Coordination and Monitoring Working Group (CM), which focuses on tracking and reporting on the execution of the National Airspace and Air Navigation Strategic Plan or the Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) for the years 2022–2025 (Recovery Phase).

The performance of the six Technical Working Groups met the targets of the Recovery Phase in 2025, achieving an overall average completion rate of 93.74%. This was reported to the Airspace Management Subcommittee during Meeting No. 2/2025 on 26 December 2025. The subcommittee acknowledged the achievement and provided recommendations for updating the Master Plan and the SIP to guide operations for the years 2026–2028 (Short-term Phase).

## ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโต ของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน Strategy 3: Improve and Develop our Public Service Systems for Sustainable Growth of Aviation.

### โครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดหาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (Airport EMS)

กพท. ดำเนินการจ้างศึกษาเพื่อให้มีแนวทางในการส่งเสริมประชาสัมพันธ์และสนับสนุนการจัดหาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (Airport Environmental Management System: Airport EMS) การปรับปรุงแนวทางสำหรับระบบ Airport EMS แนวทางการตรวจประเมินระบบ Airport EMS เพื่อขอการรับรอง และสื่อประชาสัมพันธ์ แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2568 โดย กพท. ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมประชาสัมพันธ์ระบบ Airport EMS ให้เป็นที่รู้จักแก่สาธารณะ เพื่อส่งเสริมความรู้ความเข้าใจ เพิ่มการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และเพิ่มสมรรถนะในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมให้แก่สนามบิน ผ่านการเข้าร่วมประชุมสัมมนาและการเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะในช่องทางต่าง ๆ เช่น การประชุม ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) ครั้งที่ 52 ระหว่างวันที่ 15-18 กันยายน 2568 การประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA Indonesia ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 20-22 ตุลาคม 2568 และแพลตฟอร์มความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น (ASEAN-Japan Airport EMS Private-Public Platform)

### โครงการศึกษาแนวทางการดำเนินงานเรื่อง Sustainable Aviation Fuels สำหรับภาคการบินของประเทศไทยและปรับปรุง State Action Plan

กพท. ดำเนินการจ้างศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์นโยบายเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels: SAF) เพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินงานด้าน SAF สำหรับภาคการบินของประเทศไทย ตลอดจนทบทวนและปรับปรุงเอกสารเชิงนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน ได้แก่

1. แผนแม่บทการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน
2. แผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน
3. แผนติดตามแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน
4. Thailand's Action Plan (State Action Plan)
5. คู่มือการอนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการบิน

ทั้งนี้ กพท. ดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมและประชาสัมพันธ์แผนปฏิบัติการฯ และแนวทางการดำเนินงานด้าน SAF ผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ เว็บไซต์ของ กพท. ในเดือนธันวาคม 2568 การประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA Indonesia ระหว่างวันที่ 20-22 ตุลาคม 2568 พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ด้านการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ร่วมกับผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2568 และการประชุมคณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบิน ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2568 เรียบร้อยแล้ว

### Project: Support for the Implementation of the Airport Environmental Management System (Airport EMS)

CAAT commissioned a study to establish guidelines for the promotion and support of the Airport Environmental Management System (Airport EMS). Completed on 30 June 2025, the initiative included the refinement of Airport EMS frameworks, the development of Airport EMS audit guidelines for certification, and the creation of public relations materials. CAAT also conducted public relations activities to raise awareness of the Airport EMS, foster industry understanding and engagement among relevant stakeholders, and elevate the environmental management capacities of Thai airports through various seminars and public platforms. Key activities included presentations at the 52<sup>nd</sup> ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) meeting held from 15–18 September 2025, the 4<sup>th</sup> meeting between CAAT and the Directorate General of Civil Aviation (Indonesia) or DGCA Indonesia held from 20–22 October 2025, and the ASEAN-Japan Airport EMS Public-Private Platform.

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

CAAT commissioned a study to collect and analyze policies regarding Sustainable Aviation Fuels (SAF) to establish implementation guidelines for Thailand's aviation sector. The initiative also involved reviewing and updating relevant policy documents and plans to ensure they remain up to date and in alignment with the evolving current aviation landscape. These key documents were:

1. The Aviation Energy Conservation and GHG Emissions Reduction Master Plan
2. The Aviation Energy Conservation and GHG Emissions Reduction Action Plan
3. The Monitoring Plan for the Aviation Energy Conservation and GHG Emissions Reduction Action Plan
4. Thailand's Action Plan (State Action Plan)
5. The Guidebook on Energy Conservation and GHG Emissions Reduction in the Aviation Sector

CAAT conducted promotional and public relations activities for the Action Plans and the SAF adoption guidelines through its multiple outlets. These activities included updates on the CAAT website in December 2025; the collaboration meeting between the CAAT and the DGCA Indonesia held from 20–22 October 2025; the signing of a Memorandum of Understanding (MOU) on the promotion of SAF adoption between CAAT and Thai Air Operator Certificate (AOC) holders on 17 November 2025; and the Aviation Sector Committee on Climate Change meeting No. 1/2025 on 2 December 2025.

โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสายอากาศ พท. ดำเนินการจ้างศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนสำคัญด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จำนวน 3 ฉบับ ได้แก่

1. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) ซึ่งเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในระยะ 15 ปีข้างหน้า ครอบคลุมมิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล การส่งเสริมการแข่งขัน และการยกระดับขีดความสามารถของประเทศไทย

2. แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสายอากาศ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานโครงการที่หน่วยงานภายใต้อุตสาหกรรมการบินต้องนำไปปฏิบัติ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างบูรณาการและสอดคล้องประสานกัน และแบ่งแผนปฏิบัติการออกเป็น 9 สาขา ตามกิจกรรมการบินพลเรือนที่ ICAO กำหนด

3. แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ซึ่งเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทยในระยะ 15 ปีข้างหน้า เพื่อให้การลงทุนและการขยายโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่

โดยแผนทั้ง 3 ฉบับได้รับการจัดทำให้มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยอย่างเป็นระบบ ซึ่งเมื่อมีการดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ จะสามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินไทย ส่งเสริมการเติบโตอย่างมั่นคง และสร้างความยั่งยืนในระยะยาว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอแผนดังกล่าวต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาอนุมัติและประกาศใช้อย่างเป็นทางการต่อไป

#### โครงการเป็นเจ้าภาพจัดประชุมและประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน

พท. ดำเนินการจ้างจัดการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ครั้งที่ 51 ระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2568 ณ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี และการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน (ATWG) ครั้งที่ 52 ระหว่างวันที่ 15-18 กันยายน 2568 ณ กรุงเทพฯ ในฐานะเจ้าภาพและประธานคณะทำงานในการประชุม ATWG ในปี 2568 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงและความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน ตลอดจนเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ด้านการบินกับประเทศสมาชิกและประเทศคู่เจรจา ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิค การประชุมดังกล่าวครอบคลุมประเด็นสำคัญ เช่น ความปลอดภัยการบิน การรักษาความปลอดภัย การบริหารจัดการจราจรทางอากาศ และสิ่งแวดล้อมด้านการบิน ซึ่งมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคอาเซียนให้มีความเข้มแข็งและเติบโตอย่างยั่งยืน

#### โครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

พท. ดำเนินการสำรวจ ศึกษา วิเคราะห์ความขาดแคลนและความต้องการอัตรากำลังแรงงานในสาขาวิชาชีพที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมการบินของไทย และจัดทำรายงานซึ่งประกอบด้วย ผลการสำรวจสถานการณ์บุคลากรด้านการบินของไทย และการคาดการณ์ความต้องการด้านบุคลากรในสาขาวิชาชีพที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568 และได้เผยแพร่รายงานผลการศึกษาวិเคราะห์ความขาดแคลนและความต้องการอัตรากำลังแรงงานในสาขาวิชาชีพที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านทางเว็บไซต์ของ พท. เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2568 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

#### Project: Development of Thailand's National Air Transport Development Plan (2023–2037) and Sectoral Action Plans to Support Aviation Policies

CAAT has commissioned a study and analysis to develop three key plans for Thailand's aviation industry development:

1. Thailand's National Air Transport Development Plan (2023–2037) serves as the 15-year strategic framework that outlines the direction of the aviation industry's development, covering infrastructure development, regulatory oversight, the promotion of market competitiveness, and the enhancement of the nation's aviation capabilities.

2. The Sectoral Action Plans to Support Aviation Policies comprise specific projects and initiatives to be implemented by all stakeholders within the aviation industry. To ensure integrated and synchronized development, the action plans are disaggregated into nine distinct sectors, aligned with the civil aviation activities defined by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

3. The National Commercial Airport Master Plan (Revised Edition) serves as a 15-year strategic framework for Thailand's future airport development. It aims to ensure that infrastructure investment and expansion are precisely aligned with market demand and the potential of each area.

All three plans have been systematically developed to ensure seamless integration and alignment with national civil aviation policy. Upon implementation completion, these frameworks will significantly enhance the competitiveness of the Thai aviation industry, fostering stable growth and long-term sustainability. Currently, the plans are being presented to the relevant committees for final approval and official promulgation.

#### Project: Hosting and Chairing the Meetings of the ASEAN Air Transport Working Group (ATWG)

CAAT hosted the 51<sup>st</sup> ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) meeting from 28 April–1 May 2025 in Pattaya, Chon Buri Province. CAAT also organized the 52<sup>nd</sup> ATWG meeting from 15–18 September 2025 in Bangkok. In its capacity as the host and chair of the ATWG in 2025, CAAT aimed to enhance regional air transport connectivity and cooperation. These meetings were vital platforms for the exchange of aviation information and experience with ASEAN Member States and dialogue partners in both economic and technical domains. Key discussion topics included aviation safety, security, air traffic management, and aviation environmental issues, all of which are instrumental in strengthening and developing the sustainable growth of the ASEAN aviation industry.

#### Project: Survey and Study of Aviation Personnel Demand in Thailand

CAAT commissioned a survey, study, and analysis of labor shortages and workforce demand within the key professions of the Thai aviation industry. The project culminated in a final report detailing the current status of aviation personnel and demand forecasts for critical professional fields, and was completed on 4 December 2025. Subsequently, the findings were officially published on the CAAT website on 18 December 2025.

#### โครงการบูรณาการระบบอนุญาตและยืนยันตัวตนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Integration of UAS Permission and Remote Identification)

พท. ดำเนินการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ประสงค์เข้าร่วมใช้งานระบบ UAS Portal และจัดทำคู่มือ รวมถึงจัดการฝึกอบรมให้แก่หน่วยงานที่ประสงค์เข้าร่วมใช้งานระบบ เพื่อให้มีแนวทางในการอนุมัติอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินร่วมกัน และ พท. ได้พัฒนาระบบ Urban Traffic Management โดยใช้พื้นฐานระบบ UAS Portal (Part UAS Tracking) สำหรับการจราจรการติดตาม และการอนุมัติอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ร่วมกับหน่วยงานวิจัยผู้พัฒนา เพื่อให้ระบบสามารถแสดงผล Remote ID บนระบบ UAS Portal เพื่อการติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบบเรียลไทม์ และแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำภารกิจการบินนั้นๆ เช่น ละติจูด ลองจิจูด เส้นทางการบิน ความสูง และทิศทาง รวมถึงปรับปรุงกระบวนการงานให้สอดคล้องกับกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากที่สุด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน และลดกระบวนการที่ซ้ำซ้อน โดยปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมใช้งานระบบ UAS Portal (Part UAS Tracking) เรียบร้อยแล้ว ได้แก่ ศูนย์บริหารห้วงอากาศแห่งชาติ (AMC) และหน่วยงานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ้น 17 แห่ง โดยแบ่งเป็นภาคเหนือจำนวน 8 แห่ง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 9 แห่ง ทั้งนี้ พท. จะดำเนินการพิจารณากำหนดขอบเขตการใช้งานของระบบ UAS Portal (Part UAS Tracking) ให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคตต่อไป

#### โครงการพัฒนาระบบขนส่งพัสดุโดยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Delivery System)

พท. ร่วมกับบริษัท ไทรคอมเนคแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดงาน “การขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” (The New Era of Drone Delivery) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2568 ณ ห้อง Auditorium ชั้น 2 อาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ไทรคอมเนคแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) เพื่อสาธิตการบินขนส่งพัสดุโดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือโดรน (Drone Package Delivery) ในสภาพแวดล้อมจริง เพื่อทดสอบความพร้อมและสมรรถนะของระบบขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Delivery System) รวมถึงระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft System Traffic Management) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาแนวทางอนุญาตและมาตรการกำกับดูแลการบินโดรนขนส่งในขนาด และเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการใช้โดรนเพื่อขนส่งพัสดุและบริการสาธารณะอย่างปลอดภัย โดยมีการเรียนเชิญบุคคลสำคัญ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการและสื่อมวลชนเข้าร่วมงานดังกล่าว

#### โครงการจัดทำมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยาน

พท. ดำเนินการจัดทำมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) เพื่อยกระดับขีดความสามารถของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทยให้สามารถรองรับการเติบโตของตลาดและแข่งขันได้ในระดับสากลอย่างยั่งยืนและเป็นรูปธรรม โดยบรรจุไว้ในรายงานมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยาน พร้อมจัดทำคู่มือและแผนปฏิบัติการประกอบธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย (Thailand MRO Business Guide) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและนักลงทุนที่สนใจเข้าสู่อุตสาหกรรมดังกล่าว ทั้งนี้ พท. ได้วิเคราะห์ข้อมูลและแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรม MRO ผ่านเครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS Matrix เพื่อใช้ประกอบการกำหนดกรอบแนวทางและมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถกำหนดมาตรการส่งเสริม MRO จำนวน 5 มาตรการ ดังนี้

- มาตรการที่ 1 : มาตรการส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์
- มาตรการที่ 2 : การปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- มาตรการที่ 3 : การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- มาตรการที่ 4 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน
- มาตรการที่ 5 : การบูรณาการฐานข้อมูล

#### Project: Integration of UAS Authorization and Remote Identification

CAAT conducted consultations with relevant agencies interested in using the UAS Portal. This initiative includes the development of operational manuals and provision of training to establish a unified framework for the authorization of unmanned aircraft operations. CAAT has also developed an Urban Traffic Management system based on the UAS Portal (Part UAS Tracking) for traffic management, tracking, and authorization. Developed in collaboration with research partners, the system now features Remote ID functions on the UAS Portal, allowing the real-time tracking and display of essential data, such as latitude, longitude, flight path, altitude, and heading. To enhance operational efficiency and speed while eliminating process redundancies, CAAT has streamlined workflows to ensure maximum alignment with the operational procedures of relevant agencies. Currently, several organizations have adopted the UAS Portal (Part UAS Tracking), including the Airspace Management Cell (AMC) and 17 airports under the Department of Airports (8 in the north and 9 in the northeast). In the future, CAAT will continue to refine the operational scope of the UAS Portal (Part UAS Tracking), to ensure the system is equipped to support the projected growth of unmanned aircraft operations.

#### Project: Drone Delivery System Development

CAAT, in collaboration with the National Telecom Public Company Limited (NT), hosted the “The New Era of Drone Delivery” event on 29 October 2025 at the Auditorium, 2<sup>nd</sup> floor, NT Headquarters. The event featured a live demonstration of drone package delivery in a real-world environment to evaluate the readiness and performance of both the delivery systems and Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM). The data from the demonstration will serve as a foundational resource for developing future authorization guidelines and regulatory measures for delivery drones. Furthermore, the event aimed to foster cooperation between the public and private sectors in deploying drones for logistics purposes and public services safely. This occasion was attended by notable officials, relevant agencies, industry stakeholders, and members of the press.

#### Project: Support Measures for Aircraft Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Operators

CAAT has developed support measures for aircraft maintenance, repair and overhaul (MRO) operators to enhance the competencies of Thailand's aircraft maintenance industry. The objective is to ensure the industry can accommodate market growth and maintain global competitiveness in a sustainable and tangible way. These initiatives were compiled in a report on MRO support measures, along with the preparation of a guidebook and brochure “Thailand MRO Business Guide” to facilitate entrepreneurs and investors interested in entering the industry. In this regard, to formulate these strategic guidelines and support measures, CAAT utilized strengths, weaknesses, opportunities, and threats (SWOT) analysis and the TOWS Matrix (a SWOT variation) to analyze data and MRO industry promotion trends. This process resulted in the identification of five key MRO support measures:

- Measure 1: Investment promotion and incentives
- Measure 2: Improvement and development of MRO regulations
- Measure 3: Capacity building and development of MRO personnel
- Measure 4: Development of infrastructure to support the MRO industry
- Measure 5: Integration of databases

## ยุทธศาสตร์ที่ 4

### บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

#### Strategy 4: Manage and Develop People to be the Heart of Supply Chain & Innovate the High-Performance Work System to be the Sustainable HPO.

##### โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)

กพท. ดำเนินการจ้างพัฒนาระบบและเปิดใช้งานระบบ Go Live เพื่อสนับสนุนการให้บริการและการบริหารจัดการข้อมูลของ กพท. ได้อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายนอกและระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของ กพท. รวมถึงเพื่อมุ่งรวมศูนย์การให้บริการระบบสารสนเทศและข้อมูลไว้ในรูปแบบ Service Portal ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงและใช้งานได้จากจุดเดียว โดยมีระบบที่พัฒนาและเปิดใช้งานแล้วจำนวนทั้งสิ้น 5 ระบบ ได้แก่ 1) ระบบ Enterprise Portal (Website และ Intranet) 2) ระบบ Track and Trace 3) ระบบ Integration Platform 4) ระบบ Mobile Application และ 5) ระบบ Line Official Account โดยทยอยเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม-31 ตุลาคม 2568

ทั้งนี้ กพท. มีแนวทางพัฒนาระบบติดตามเอกสาร (Document Tracking System) โดยใช้ระบบ Integration Platform เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร กับระบบงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบ EMPIC และระบบ Complaint Management ซึ่งข้อมูลจากระบบต้นทางจะถูกรวบรวมและจัดเก็บในระบบ Big Data เพื่อประมวลผลและจัดเตรียมข้อมูลสำหรับการแสดงผลต่อไป

##### โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management)

กพท. ดำเนินการจ้างพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management System) ตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2567 โดยเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2568 สามารถเปิดให้บริการระบบรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบใหม่แทนระบบเดิมบนเว็บไซต์ กพท. ซึ่งผู้ร้องเรียนสามารถใช้งานฟังก์ชันการจัดการข้อร้องเรียนต่าง ๆ ในระบบได้อย่างเต็มรูปแบบ รวมถึงมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก กพท. แบบเรียลไทม์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมการใช้งานระบบสำหรับผู้เกี่ยวข้องใน กพท. เรียบร้อยแล้ว

##### โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organization, Licensing)

กพท. ดำเนินการจ้างพัฒนาระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านอากาศยาน (Aircraft) ด้านนักบินหรือผู้บังคับ (Operator) ด้านศูนย์ฝึกอบรม (Training Organization) และด้านผู้ประกอบการ (Licensing) ในรูปแบบแพลตฟอร์มออนไลน์ (Online Platform) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2567 ส่งผลให้ กพท. มีระบบในการบริหารจัดการฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการรับรองและการตรวจสอบต่าง ๆ ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

##### งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

กพท. ดำเนินการเข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ประจำปี 2568 ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม-30 มิถุนายน 2568 เพื่อส่งเสริมให้บุคลากรในองค์กรมีทัศนคติ วิสัยทัศน์ และการปฏิบัติตนที่สะท้อนถึงคุณธรรม จริยธรรม และค่านิยมที่ดี โดยมีเครื่องมือในการตรวจประเมินฯ จำนวน 3 เครื่องมือ ได้แก่ 1) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้

##### Project: Development of an Integrated Digital Technology (Smart Platform)

CAAT has commissioned the development and official launch of the Go Live system to provide tangible support for its services and data management. The project aims to connect and integrate data from external agencies with CAAT's internal information systems. Central to this initiative is the consolidation of information services into a unified Service Portal, allowing users and stakeholders to access all necessary tools and data through a single gateway. In all, five systems have been developed and launched: 1) Enterprise Portal (Website and Intranet), 2) Track and Trace System, 3) Integration Platform, 4) Mobile Application, and 5) Line Official Account. These systems were rolled out from 8 August–31 October 2025.

In this regard, CAAT has established a Document Tracking System that utilizes the integration platform as a central hub for data exchange between internal and external entities. It includes related systems such as EMPIC and the Complaint Management System. Data from these sources are collected and stored within the Big Data system for advanced processing and preparation for subsequent data visualization.

##### Project: Complaint Management System Development

CAAT initiated the development of its Complaint Management System on 12 June 2024. On 31 January 2025, the new system was officially launched on the CAAT website, replacing the previous version. The upgrade allows complaints to utilize a full range of management functions and enables efficient rapid real-time data integration between CAAT's internal units and relevant external agencies. System training has been conducted already for all concerned personnel within CAAT.

##### Project: Development of an Unmanned Aircraft Certification System for Aircraft, Operators, Training Organizations, and Licensing

CAAT has commissioned the development of an online certification platform for unmanned aircraft, covering four key areas: aircraft, operators, training organizations, and licensing. Completed on 5 June 2024, the project has provided CAAT with an integrated database management system that facilitates electronic certification and oversight. This digital transition enhances operational efficiency and streamlines service delivery for all stakeholders and relevant agencies.

##### Project: Implementation of the Integrity and Transparency Assessment (ITA) for Government Agencies

CAAT participated in the 2025 Integrity and Transparency Assessment (ITA) as set by the National Anti-Corruption Commission (NACC), conducted from 1 January–30 June 2025. The assessment aimed to foster positive attitudes, mindsets, and behavior among personnel that reflect integrity and professionalism. The ITA utilizes three assessment tools: 1) Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT) – measuring perceptions of internal stakeholders; 2) External Integrity and

ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) 2) แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) และ 3) แบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) ซึ่งสำนักงาน ป.ป.ช. ได้เผยแพร่ประกาศผลการประเมิน ITA ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2568 โดย กพท. ได้รับผลคะแนนในภาพรวมอยู่ที่ 94.56 คะแนน หรืออยู่ในระดับ “ผ่าน” ซึ่งผ่านเกณฑ์ตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (85 คะแนนขึ้นไป)

Transparency Assessment (EIT) – measuring perceptions of external stakeholders; and 3) Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT) – assessing the agency's public disclosure of information. The NACC officially announced the 2025 ITA results on 15 August 2025. CAAT achieved an overall score of 94.56 points, achieving a “Pass” rating. The score exceeded the target established by the Master Plan under the National Strategy on Anti-Corruption and Misconduct, which requires a minimum score of 85 points.

## อุปสรรคการดำเนินงานของ กพท. ปี 2568

### Operational Challenges for CAAT in 2025

โครงการสำคัญตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571 มีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานในปี 2568 โดยสามารถสรุปภาพรวมได้ ดังนี้

- ปริมาณงานและความซับซ้อนของโครงการ โดยโครงการบางส่วนมีขอบเขตงานและผลผลิตจำนวนมาก มีเนื้อหารายละเอียดหรือกระบวนการที่มีความยาก ซับซ้อน และต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างมาก เช่น กระบวนการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งต้องอาศัยความละเอียดรอบคอบและการพิจารณาในหลายมิติ รวมถึงมีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายหรือมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวนมาก ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้
- ความล่าช้าจากการประสานงานและการพึ่งพาหน่วยงานภายนอก โดยผู้ดำเนินโครงการบางส่วน มีการประสานงานกับหน่วยงานภายนอกทั้งในประเทศและต่างประเทศ ส่งผลให้โครงการบางส่วนไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบเวลาที่กำหนด เช่น ความล่าช้าในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระบบของหน่วยงานภายนอกที่ยังไม่พร้อมเชื่อมต่อ และการเปลี่ยนแปลงของขั้นตอนและกระบวนการของหน่วยงานต่างประเทศ เป็นต้น

## แนวทางการแก้ไข

### Mitigation Strategies

โครงการสำคัญตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2568 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571 มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานในปี 2568 โดยสามารถสรุปภาพรวมได้ ดังนี้

- การเร่งรัดและบริหารจัดการเวลาอย่างเป็นระบบ โดยควรวางแผนเตรียมการล่วงหน้าอย่างรอบคอบ ควรบริหารจัดการเวลาในการดำเนินโครงการ และควรปรับแผนและเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามกรอบเวลา เพื่อลดความล่าช้าและความคลุมเครือระยะเวลาโครงการ
- การเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยควรประชุมหารือและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กรอย่างใกล้ชิด และควรสร้างความร่วมมือเชิงรุกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ เพื่อเพิ่มความต่อเนื่องในการดำเนินงานและลดอุปสรรคจากการพึ่งพาหน่วยงานอื่น

Key projects under the 2025 Action Plan, part of CAAT's 5-Year Strategic Plan (2024–2028), had several operational challenges:

- Workload volume and project complexity: Some projects involve extensive scope of work and deliverables, requiring considerable time to complete due to their complexity and requirements. For instance, the data analysis processes require meticulous and multi-dimensional review. In addition, the involvement of numerous stakeholders and diverse parties has, in some cases, led to delays beyond the planned schedule.
- Coordination delays and dependencies on external agencies: Project execution often relies on coordination with both domestic and international external organizations, resulting in some projects not being completed within the established timeframe. Key factors include delays by relevant agencies, external systems not yet ready for integration, and changes in procedures and processes of international organizations.

Key projects under the 2025 Action Plan adopted the following strategies to address operational challenges:

- Acceleration and systematic time management: Advance planning should be undertaken with effective time management throughout project execution. Plans should be adjusted and accelerated to ensure adherence to established timelines, thereby minimizing delays and maintaining project schedules.
- Strengthening collaboration with relevant agencies: Both internal and external stakeholders should be encouraged to engage in close cooperation and regular consultations. Proactive engagement at all levels should be promoted to ensure continuity of operations and mitigate constraints arising from dependencies on external agencies.

# โครงการ/งาน ประจำปี 2569 (รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2568) Projects/Work Plans for 2026 (including projects continuing from previous years)



## ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพการกำกับดูแลเพื่อก้าวสู่ผู้นำในระดับสากล Strategy 1: Strengthening Regulatory Capability towards International Leadership

1. แผนงานการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานด้านเทคนิคของ ICAO ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย ด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อม
2. แผนงานการจัดตั้งสำนักงานสาขาของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ ICAO สำนักงานใหญ่ เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา
3. แผนงานเสริมสร้างการสนับสนุนประเทศไทยในการเลือกตั้ง ICAO Council Member จากรัฐภาคี
4. โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Risk Assessment in Aviation Security
5. โครงการยกระดับการกำกับดูแลด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SAR) ผ่านการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้าน SAR ภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียน
6. โครงการพัฒนาเกณฑ์และมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมด้านลูกเรือ (CCTO) ภายใต้ TCAR PEL
7. แผนงานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. (โครงการต่อเนื่อง)
8. แผนงานใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (TCARs) (โครงการต่อเนื่อง)
9. แผนงานพัฒนาและปรับปรุงข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (โครงการต่อเนื่อง)
10. แผนงานสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจเรื่องข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 101 มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศและระหว่างประเทศ (โครงการต่อเนื่อง)
11. แผนงานจัดทำหลักเกณฑ์การขออนุมัติเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 60/38
12. โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลมาตรฐานสนามบิน
13. แผนงานจัดทำและดำเนินการตามข้อกำหนด TCAR AIR Part 21
14. โครงการจัดการประชุม ICAO Second Advanced Air Mobility 2026 (AAM 2026)
15. แผนงานพัฒนากระบวนการและแนวปฏิบัติสำหรับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินขึ้นสูง (Advanced Air Mobility: AAM)
16. แผนงานศึกษาการจัดทำคู่มือมาตรฐานอุปกรณ์ระบุตัวตนระยะไกล (Remote Identification)
17. โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และอากาศยานรูปแบบใหม่ (Thailand UAS and AAM Master Plan) (โครงการต่อเนื่อง)
18. แผนงานการศึกษาการใช้งานและการจัดการห้วงอากาศระดับต่ำของประเทศไทย
19. แผนงานการจัดการเรื่องร้องเรียนด้านการเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าบริการ
20. แผนงานจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo)

1. Work plan for participation in ICAO technical task forces on aviation safety, security, economics, and environment
2. Work plan for establishing a branch office of the Civil Aviation Authority of Thailand at the ICAO Headquarters in Montréal, Canada
3. Work plan to strengthen support from ICAO Member States for Thailand's election as an ICAO Council Member
4. Workshop project on Risk Assessment in Aviation Security
5. Project to enhance oversight of search and rescue (SAR) operations through the exchange of SAR experience under the ASEAN cooperation framework
6. Project to develop criteria and standards for Cabin Crew Training Organizations (CCTO) under TCAR PEL
7. Work plan for the development of CAAT regulatory instruments (ongoing project)
8. Work plan for the implementation of Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) (ongoing project)
9. Work plan to develop and revise Civil Aviation Board Regulation No. 97 on licensing for civil aviation businesses in the categories of commercial air transport and aerial work operations, including its amendments (ongoing project)
10. Work plan to raise awareness and understanding of Civil Aviation Board Regulation No. 101 on passenger rights protection measures for scheduled domestic and international flights (ongoing project)
11. Work plan to establish criteria for approval of passenger service charges under Section 60/38 of the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954)
12. Project to develop the aerodrome standards oversight system
13. Work plan for the preparation and implementation of TCAR AIR Part 21 requirements
14. Project to host the ICAO Second Advanced Air Mobility Symposium 2026 (AAM 2026)
15. Work plan to develop processes and guidelines for inspections of advanced air mobility (AAM) aircraft safety oversight
16. Work plan to prepare a Remote Identification (Remote ID) standards manual
17. Project to formulate the Thailand UAS and AAM Master Plan (ongoing project)
18. Work plan to study low-altitude airspace usage and management in Thailand
19. Work plan for the management of fare and service charge complaints
20. Work plan to establish guidelines for the development of an air cargo management system

## ยุทธศาสตร์ที่ 2

### ยกระดับสมรรถนะทางการบินเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

#### Strategy 2: Enhancing Aviation Competency to Strengthen Regional Connectivity

1. โครงการพัฒนาข้อมูล Aeronautical Information การบินให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล และสามารถแลกเปลี่ยนได้ตามมาตรฐานสากล (AIXM) ของประเทศไทย
2. โครงการจัดทำข้อมูลพื้นที่และสิ่งกีดขวางอิเล็กทรอนิกส์ พื้นที่ Area 1 ของประเทศไทย
3. แผนงานจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง กพท. กับ EUROCONTROL ด้านการพัฒนาตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการบินของประเทศ (โครงการต่อเนื่อง)
4. แผนงานการวิเคราะห์ปัญหาการเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติการบิน (Departure/Arrival Punctuality)
5. แผนงานขับเคลื่อนความก้าวหน้าของ ASEAN Air Navigation Service Master Plan
6. แผนงานศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการดำเนินการเปิดน่านฟ้าเสรีในอาเซียน (Seamless ASEAN Sky) เพื่อการบริหารจัดการจราจรทางอากาศแบบบูรณาการ ตามแนวทาง Single European Sky

## ยุทธศาสตร์ที่ 3

### ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน และสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยั่งยืน

#### Strategy 3: Driving the Aviation Industry for Enhanced National Competitiveness and Sustainable Economic Growth

1. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) (โครงการต่อเนื่อง)
2. แผนงานการจัดทำแผนเพื่อจัดตั้งศูนย์บริการครบวงจร
3. แผนงานการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการศูนย์บริการทางการบิน
4. โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการบินและสนับสนุนความเท่าเทียมในอุตสาหกรรมการบิน
5. โครงการพัฒนาระบบนิเวศการบินทั่วไป (GA) และเครื่องบินขนส่งขนาดเล็กของประเทศไทย
6. โครงการศึกษาแนวทางในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศ
7. โครงการเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ภาคการบินในระยะยาว (โครงการต่อเนื่อง)
8. โครงการส่งเสริมการดำเนินงานตามมาตรฐาน Airport EMS และการให้การรับรองระบบ (โครงการต่อเนื่อง)
9. โครงการสนับสนุนการพัฒนาตลาดคาร์บอนเครดิตภายในประเทศ และส่งเสริมผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับใบรับรองในการชดเชยคาร์บอนด้วยคาร์บอนเครดิต

## ยุทธศาสตร์ที่ 4

### สร้างองค์กรอัจฉริยะที่มีธรรมาภิบาล (SMART Organization) ตามแนวทางความยั่งยืน (ESG)

#### Strategy 4: Building a SMART Organization that Embraces the ESG Philosophy

1. แผนงานส่งเสริมการสร้างความรู้และความเข้าใจต่อพฤติกรรมที่พึงประสงค์ในค่านิยมร่วมองค์กร (Core Values) ให้แก่พนักงาน กพท. (โครงการต่อเนื่อง)
2. แผนงานส่งเสริมการยกระดับความผูกพันและความมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงาน (Employee Engagement and Contribution) (โครงการต่อเนื่อง)
3. โครงการอาคารสำนักงานถาวร
4. แผนงานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมาย (High Performance Leadership and Outstanding People Development) (โครงการต่อเนื่อง)
5. โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง)
6. แผนการจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินเพื่อเลื่อนระดับและเลื่อนตำแหน่ง
7. แผนงานส่งเสริมการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพระหว่างพนักงานกับผู้บริหารระดับสูง ผ่านกิจกรรม "มานัดไหม้ (Manat Time)"
8. โครงการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีดิจิทัลและปรับปรุงกระบวนการทางธุรกิจ (BPI IT)
9. โครงการยกระดับศักยภาพการดำเนินงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT)
10. โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลการบินให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินตามมาตรฐานสากล
11. โครงการยกระดับ CAAT Smart Procurement งบประมาณ และการจัดซื้อจัดจ้าง
12. โครงการยกระดับมาตรฐานองค์กร Digital Leap 60: Transformation Program ยกระดับประสิทธิภาพองค์กรร้อยละ 60 สู่ Process Automation
13. โครงการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์ข้อมูลหลัก (Data Center) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Co-Location)
14. โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มการฝึกอบรมและประเมินผลดิจิทัล
15. โครงการยกระดับความมั่นคงปลอดภัยระบบอีเมลและการบริหารจัดการตัวตนบน Microsoft 365
16. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ พร้อมการให้คำปรึกษาเพื่อการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 20000-1
17. โครงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของกระบวนการแบบเร่งด่วน (Fast Track) (โครงการต่อเนื่อง)
18. โครงการขยายขีดความสามารถระบบสารสนเทศ
19. งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) (โครงการต่อเนื่อง)
20. งานปรับปรุงสมรรถนะ (Competencies) ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความยั่งยืน (ESG) เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านธรรมาภิบาลและความตระหนักรู้ด้านความยั่งยืน
21. งานพัฒนาระบบประเมินผลที่โปร่งใส เป็นธรรม เพื่อช่วยยกระดับความผูกพัน (Employee Engagement) ของพนักงานอย่างยั่งยืน

1. Work plan to raise awareness and promote desired organizational behaviors among CAAT personnel aligned with the organization's core values (ongoing project)
2. Work plan to promote employee engagement and contribution (ongoing project)
3. Permanent office building project
4. Work plan for high performance leadership and outstanding people development (ongoing project)
5. Competency-based training program and assessment development project (ongoing project)
6. Plan to establish criteria and methods for assessment for personnel promotion
7. Work plan to promote effective communication between employees and senior management through the "Manat Time" initiative
8. Project to formulate a master plan for digital technology and business process improvement (BPI IT)
9. Project to enhance the operational capability of the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT)
10. Project to develop the aeronautical information management system to enable aviation data exchange in accordance with international standards
11. CAAT Smart Procurement Project for budgeting and procurement process improvement
12. Digital Leap 60: Transformation Program, targeting 60% organizational efficiency enhancement through process automation
13. Project to procure the primary Data Center system (Co-Location)
14. Project to develop a digital training and assessment platform
15. Project to enhance email security and Microsoft 365 identity management
16. Project to develop the information technology service management system and consultancy services for ISO/IEC 20000-1 certification
17. Project to determine fee rates for fast-track processes (ongoing project)
18. Project on the capacity expansion of the e-Saraban system
19. Advancement of the Integrity and Transparency Assessment (ITA) of public sector agencies (ongoing project)
20. ESG and good governance competency improvement to enhance organizational culture regarding governance and sustainability awareness
21. Development of transparent, equitable performance evaluation systems to foster long-term employee engagement

# การดำเนินงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี

## Good Corporate Governance



## การประเมินผลคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568

### Self-assessment of CAAT's Board of Commissioners in 2025

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการกำกับ กพท. มุ่งเน้นในเรื่องการกำกับดูแลที่ดี (Good Corporate Governance) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและเสริมสร้างประสิทธิภาพขององค์กร และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
2. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับ กพท. และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับ กพท. ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบให้ครบถ้วนและมีประสิทธิผล
3. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับ กพท. และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับ กพท. พิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อการปรับปรุงแก้ไข และส่งเสริมประสิทธิภาพของคณะกรรมการกำกับ กพท. และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับ กพท. ในรูปแบบต่างๆ ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ดียิ่งขึ้น

#### รายละเอียดโดยสรุป

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเพื่อให้บรรลุผลของการกำกับดูแลที่ดี หลักการสำคัญข้อหนึ่งคือ การกำหนดให้มีระบบประเมินผลคณะกรรมการกำกับ กพท. ซึ่งจะนำองค์กรไปสู่สภาพลักษณ์ที่ดี เป็นที่ยอมรับและมีความน่าเชื่อถือ ดังนั้น ด้วยความสำคัญของระบบประเมินผลนี้ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 จึงกำหนดให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการกำกับ กพท. ทุก 6 เดือน

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2567 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้ให้ความเห็นชอบแบบประเมินคณะกรรมการกำกับ กพท. และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับ กพท. และรอบระยะเวลาประเมินเป็นการเฉพาะสำหรับปี 2567 และสำหรับปี 2568 เป็นต้นไป จะดำเนินการประเมินผลปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) ตามรอบระยะเวลาเดิม

#### 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 operational outcomes and issues to boost their efficiency in different ways and better fulfil their responsibilities.

#### Summary

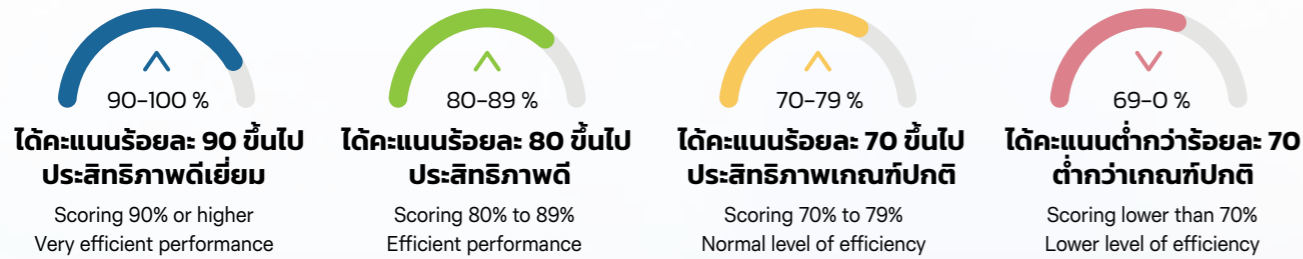
To uphold the principles and guidelines of good corporate governance, a fundamental practice is the establishment of an evaluation system for the Board of Commissioners. Such a system enhances corporate reputation, reliability, and public trust. Recognizing its significance, the Cabinet, on 9 February 2016, resolved that the Ministry of Transport should mandate 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 of CAAT and subcommittees and a specific assessment cycle for 2024 and 2025. From 2025 onwards, the performance evaluation will be conducted on a biannual basis (every six months), reverting to the original evaluation cycle.

## การประเมินผลคณะกรรมการกำกับ กพท. Self-assessment of CAAT's Board of Commissioners

สำหรับการประเมินผลคณะกรรมการกำกับ กพท. ประจำปี 2568 ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายบุคคลและรายคณะ โดยมีเกณฑ์การประเมินผล คิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ดังนี้

In 2025, the Board of Commissioners conducted a self-assessment both on an individual basis and as a panel. The assessment results were reported as percentages with the following interpretations:



1. การประเมินตนเองของกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายบุคคล) ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ

1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
2. การประชุมของคณะกรรมการ
3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1. The self-assessment of CAAT's Board of Commissioners (individually). The assessment covered three issues:

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

2. การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายคณะ) ประกอบด้วย 6 หัวข้อ คือ

1. นโยบาย โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ
2. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
3. การประชุมของคณะกรรมการ
4. การทำหน้าที่ของกรรมการ
5. ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร
6. การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

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

1. Policy, structure, and qualifications of the Board
2. The roles, duties, 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

สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รายบุคคลและรายคณะ ประจำปี 2568

The Results of the Individual and Panel Self-assessment of the Board of Commissioners in 2025

การประเมิน คณะอนุกรรมการกำกับ กพท. Assessment Type	ผลคะแนนครึ่งปีแรก (ม.ค.-มิ.ย. 68) First Half Score (Jan-Jun 2025)	ผลคะแนนครึ่งปีหลัง (ก.ค.-ธ.ค. 68) Second Half Score (Jul-Dec 2025)	ผลคะแนนเฉลี่ย ปี 2568 Average Scores for 2025	จัดอยู่ในระดับ Performance Rating
รายบุคคล Individual	91.23	95.83	93.53	ประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม Very efficient performance
รายคณะ Panel	93.35	93.05	93.20	ประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม Very efficient performance

## การประเมินผลคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ แบบรายคณะ Panel Self-assessment of Subcommittees

การประเมินผลคณะอนุกรรมการแบบรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อ ประเมินจำนวน 3 หัวข้อ คือ

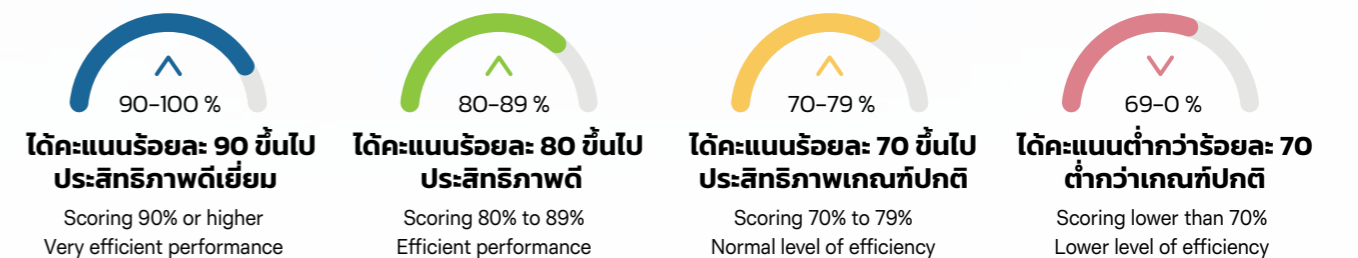
1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้ มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
2. การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญใช้เวลาในการพิจารณาที่ทบทวนและปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้ อย่างเพียงพอ

โดยมีเกณฑ์การประเมินผล คิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อ ทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

The panel self-assessment of the subcommittees under the Board of Commissioners covered three 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.
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:



## สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ภายใต้คณะกรรมการกำกับ กพท. ประจำปี 2568 จำนวน 3 คณะ ดังนี้ The Results of the Self-assessment of the 3 Subcommittees under the Board of Commissioners in 2025

การประเมิน คณะกรรมการชุดต่าง ๆ Performance Evaluation of Subcommittees	ผลคะแนนครึ่งปีแรก (ม.ค.-มิ.ย. 68) First Half (Jan–Jun 2025)	ผลคะแนนครึ่งปีหลัง (ก.ค.-ธ.ค. 68) Second Half (Jul–Dec 2025)	ผลคะแนนเฉลี่ย ปี 2568 Average Score for 2025	จัดอยู่ในระดับ Performance Rating
คณะกรรมการประเมินผลงาน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย CAAT Director General Performance Assessment Subcommittee	เนื่องจาก เดือนมกราคม- มิถุนายน 2568 ไม่มีการจัดประชุม คณะกรรมการ ประเมินผลงาน ผู้อำนวยการ ผู้อำนวยการ No meetings were held during the first half of 2025 (January–June) for CAAT Director General Performance Assessment Subcommittee.	98.72	-	ประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม Very efficient performance
คณะกรรมการ กลั่นกรองระเบียบวาระการประชุม คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย Board's Meeting Agenda Screening Subcommittee	94.10	89.58	91.84	ประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม Very efficient performance
คณะกรรมการกำกับ และติดตามการดำเนินงาน Regulatory and Monitoring Subcommittee	90.00	หยุดปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากอยู่ระหว่าง การทบทวนองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ ของคณะกรรมการฯ Operations suspended pending a review of the subcommittees' composition and mandate.		ประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม Very efficient performance

## สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568 Board Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2025

ลำดับ Order	ชื่อ Name	ตำแหน่ง Position	1/2568	2/2568	3/2568	4/2568	5/2568	6/2568	7/2568
			7 ก.พ. 68 7 Feb 25	6 มี.ค. 68 6 Mar 25	23 เม.ย. 68 23 Apr 25	9 มิ.ย. 68 9 Jun 25	20 ส.ค. 68 20 Aug 25	10 พ.ย. 68 10 Nov 25	23 ธ.ค. 68 23 Dec 25
1.	นายชยธรรม์ พรหมศร Mr. Chayatan Phromsorn	ประธานกรรมการ Chairman	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
2.	พลอากาศโท นาดวุฒิ หยุทอง Air Marshal Narthawuthi Yoothong	กรรมการ Commissioner	☑	☑	ลาออกเมื่อวันที่ 25 มี.ค. 68 Resigned on 25 Mar 2025				
	พลอากาศตรี วุฒิ น้อยเขียวกาญจน์ Air Vice Marshal Vudh Noichiewkan	กรรมการ Commissioner	คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง มีผลวันที่ 22 เม.ย. 68 Appointed by the Cabinet, effective 22 Apr 2025		☑	☑	☑	☑	☑

ลำดับ Order	ชื่อ Name	ตำแหน่ง Position	1/2568	2/2568	3/2568	4/2568	5/2568	6/2568	7/2568
			7 ก.พ. 68 7 Feb 25	6 มี.ค. 68 6 Mar 25	23 เม.ย. 68 23 Apr 25	9 มิ.ย. 68 9 Jun 25	20 ส.ค. 68 20 Aug 25	10 พ.ย. 68 10 Nov 25	23 ธ.ค. 68 23 Dec 25
3.	นางชาริตา สีลายุทธ Mrs. Charita Leelayudth	กรรมการ Commissioner	☑		☑	☑	☑	ลาออก เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 68 Resigned on 31 Oct 2025	
4.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ Ms. Chunhachit Sungmai	กรรมการ Commissioner	คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง มีผลวันที่ 11 มี.ค. 68 Appointed by the Cabinet, effective 11 Mar 2025		☑	☑	☑	☑	☑
5.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล Mrs. Pantip Sripimol	กรรมการ Commissioner	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
6.	นายโชติชัย เจริญงาม Mr. Chotchai Charoenngam	กรรมการ Commissioner	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
7.	นายสุทธิพงษ์ คงพูล Mr. Suttipong Kongpool	กรรมการ และเลขาธิการ Commissioner and Secretary	☑	พ้นจากตำแหน่ง ผอ. กพท. ตามวาระ เมื่อวันที่ 16 ก.พ. 68 Stepped down as CAAT's Director General on 16 Feb 2025					
	พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon	กรรมการ และเลขาธิการ Commissioner and Secretary	เข้ารับ ตำแหน่ง ผอ. กพท. เมื่อวันที่ 17 ก.พ. 68 Appointed as CAAT Director General on 17 Feb 2025	☑	☑	☑	☑	☑	☑
รวมกรรมการที่เข้าประชุม Total number of attendees			6	5	7	7	7	6	6
จำนวนกรรมการทั้งหมด Total number of commissioners			6	6	7	7	7	6	6

## สรุปการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568 Board Meeting Attendance of the Board of Commissioners in 2025

ลำดับ Order	ชื่อ Name	ตำแหน่ง Position	จำนวนเข้าร่วมประชุม ต่อจำนวนการจัดประชุม (ทั้งหมด 7 ครั้ง) Attendance to total meetings (7 meetings)
1.	นายชยธรรม์ พรหมศร Mr. Chayatan Phromsorn	ประธานกรรมการ Chairman	7/7
2.	พลอากาศโท นาดวุฒิ หยุทอง Air Marshal Narthawuthi Yoothong	กรรมการ Commissioner	2/2
	พลอากาศตรี วุฒิ น้อยเขียวกาญจน์ Air Vice Marshal Vudh Noichiewkan	กรรมการ Commissioner	5/5
3.	นางชาริตา สีลายุทธ Mrs. Charita Leelayudth	กรรมการ Commissioner	4/5
4.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ Ms. Chunhachit Sungmai	กรรมการ Commissioner	5/5
5.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล Mrs. Pantip Sripimol	กรรมการ Commissioner	7/7
6.	นายโชติชัย เจริญงาม Mr. Chotchai Charoenngam	กรรมการ Commissioner	7/7
7.	นายสุทธิพงษ์ คงพูล Mr. Suttipong Kongpool	กรรมการและเลขาธิการ Commissioner and Secretary	1/1
	พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon	กรรมการและเลขาธิการ Commissioner and Secretary	6/6

# รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568

## CAAT's Audit Committee Performance Report 2025

คณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่าน โดยมีผู้จัดการสำนักงานตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ ในปี 2568 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 9 ครั้ง รายงานผลการตรวจสอบ และจำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม มีดังนี้

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. นางชาริตา ลีลายุทธ  | ประธานกรรมการ    |
| เข้าร่วมประชุม 6/6 ครั้ง   |                  |
| (พ้นจากตำแหน่งคณะกรรมการตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2568)            |                  |
| นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่  | ประธานกรรมการ    |
| เข้าร่วมประชุม 3/3 ครั้ง   |                  |
| (ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 25 พฤศจิกายน 2568) |                  |
| 2. นางปานทิพย์ ศรีพิมล   | รองประธานกรรมการ |
| เข้าร่วมประชุม 9/9 ครั้ง   |                  |
| 3. พลอากาศตรี นาถวุฒิ หนูทอง   | กรรมการ          |
| เข้าร่วมประชุม 2/2 ครั้ง   |                  |
| (พ้นจากตำแหน่งคณะกรรมการตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2568)            |                  |
| 4. พลอากาศตรี วุฒิ น้อยเขี้ยวกาญจน์                                      | กรรมการ          |
| เข้าร่วมประชุม 6/7 ครั้ง   |                  |
| (ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2568)    |                  |
| 5. นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ  | กรรมการ          |
| เข้าร่วมประชุม 8/9 ครั้ง   |                  |

คณะกรรมการตรวจสอบมีการหารือร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ มีดังนี้

### การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานการเงินรายไตรมาสและรายงานทางการเงินประจำปีของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง สำนักงานตรวจสอบภายใน และ สตง. ในฐานะผู้สอบบัญชี โดยได้สอบถามผู้บริหารที่เกี่ยวข้องและผู้สอบบัญชีในเรื่องของความถูกต้องครบถ้วนของรายงานทางการเงิน และการปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญ มีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้

### การสอบทานการบริหารความเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านทุจริต

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการบริหารความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการความเสี่ยง แผนงาน และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของ กพท. ร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง

CAAT's Audit Committee has four members. On the committee, the Manager of the Internal Audit Office acts as the Secretary. The Audit Committee conducted nine meetings. A list of committee members in 2025 and their meeting attendances is given hereunder:

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1. Mrs. Charita Leelayudth                            | Chairperson      |
| Attended 6/6 meetings                                 |                  |
| (Stepped down as Committee Member on 31 October 2025) |                  |
| Ms. Chunhachit Sungmai                                | Chairperson      |
| Attended 3/3 meetings                                 |                  |
| (Appointed as a Committee Member on 25 November 2025) |                  |
| 2. Mrs. Pantip Sripimol                               | Vice Chairperson |
| Attended 9/9 meetings                                 |                  |
| 3. Air Vice Marshal Narthawuthi Yoothong              | Committee Member |
| Attended 2/2 meetings                                 |                  |
| (Stepped down as Committee Member on 25 March 2025)   |                  |
| 4. Air Vice Marshal Vudh Noichiewkan                  | Committee Member |
| Attended 6/7 meetings                                 |                  |
| (Appointed as a Committee Member on 30 April 2025)    |                  |
| 5. Mr. Charnchao Chaiyanukij                          | Committee Member |
| Attended 8/9 meetings                                 |                  |

At 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 CAAT's quarterly and annual financial reports in collaboration with related executives, internal auditors, and the 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.

### Review of Risk Management and Corruption Risk Management

The Audit Committee reviewed the efficiency and effectiveness of risk management, risk management policies, plans, and directions that are likely to affect the operation

และสำนักตรวจสอบภายใน พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการให้พร้อมรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงได้ให้ข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนการทุจริตหรือประพฤติมิชอบอย่างเป็นระบบ

### การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบและการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการตรวจสอบกระบวนการต่าง ๆ ตามที่สำนักตรวจสอบภายในนำเสนอ และติดตามการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมถึงได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อฝ่ายบริหารทั้งในด้านการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาดและเสียหาย ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับ โดยกรณีมีข้อบกพร่องของการทุจริตได้แจ้งให้ฝ่ายบริหารพิจารณาดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริง พร้อมทั้งให้ปรับปรุงการควบคุมภายในของกระบวนการงานที่เกี่ยวข้องให้มีความรัดกุมเพียงพอ รวมถึงการให้ความสำคัญกับการดูแลและยกระดับความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังได้สอบทานรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีความเห็นว่า กพท. ได้ดำเนินการตามองค์ประกอบการควบคุมภายในให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างต่อเนื่อง

### การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

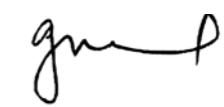
คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนความเหมาะสมของกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ และได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยการประเมินตนเองในภาพรวมและการประเมินตนเองของกรรมการตรวจสอบรายบุคคล เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบเป็นไปตามกรอบอำนาจและความรับผิดชอบอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลการประเมินอยู่ในเกณฑ์ "ดีเยี่ยม"

### การกำกับดูแลการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี และสอบทานการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบประจำปีและผลการตรวจสอบ โดยให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในประเด็นที่มีนัยสำคัญเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ นอกจากนี้ยังได้สอบทานกฎบัตร การตรวจสอบภายใน พิจารณาความเหมาะสมเพียงพอของงบประมาณ บุคลากร การพัฒนาฝึกอบรม และการยืนยันความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายใน รวมถึงกำกับให้มีการปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง



นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่  
ประธานกรรมการตรวจสอบ



Ms. Chunhachit Sungmai  
Chairperson

of CAAT. The review was done in collaboration with related executives and the Internal Audit Office (IAO), and the Audit Committee has shared suggestions to improve resilience to various circumstances that may occur and established recommendations for the systematic management of corruption and misconduct complaints.

### 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 additional recommendations to refine management performance in the contexts of operations, resource utilization, asset management, error protection, financial report credibility, as well as compliance with laws and regulations. In cases with indicators of corruption, the Audit Committee directed management to investigate and tighten related internal controls to ensure sufficient rigor. Furthermore, the Committee underscored the enhancement of cybersecurity to prepare for potential incidents in the future.

Based on the review of CAAT's internal control assessment report, the Audit Committee suggested that CAAT consistently complies with internal control procedures and the 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 sustainability of Audit Committee Charter and conducted an assessment of audit committee which includes individual and group self-assessment, to ensure compliance with the framework of its authority, duties and responsibilities, and efficiency. The results of assessment is "Excellent".

### Supervision of the Internal Audit

The Audit Committee reviewed the annual audit plan, the results of the audit, and compliance with audit plan. The Committee also shared suggestions in key areas to ensure good governance and a thorough internal audit. In addition, the Committee reviewed the Audit Committee Charter, budget and human resource adequacy, training, and the independence of the Internal Audit Office, while directing internal audit operations.

# งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Day: CG Day) ประจำปี 2568 Corporate Governance Day (CG Day) 2025

## วัตถุประสงค์

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

## รายละเอียดโดยสรุป

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2568 นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้เกียรติเป็นประธานเปิดงานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Day: CG Day) ประจำปี 2568 พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงาน เข้าร่วมแสดงพลังขับเคลื่อนการดำเนินงานด้วยหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้แนวคิด "Moving Forward for Sustainable Vibes" สะท้อนถึงพลังแห่งการก้าวเดินไปข้างหน้าอย่างมีเป้าหมาย ภายใต้บรรยากาศแห่งความร่วมมือ ความรับผิดชอบ และความยั่งยืน โดยมี "ธรรมาภิบาล" เป็นรากฐานสำคัญของการบริหารจัดการองค์กรทั้งในด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน การให้บริการแก่ประชาชน และการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นการแสดงพลังร่วมของชาว กพท. ที่ให้ความสำคัญและส่งเสริมการดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล และต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ณ ห้องประชุมกรุงเทพ 2 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว กรุงเทพฯ

## ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

18 พฤศจิกายน 2568

## Objectives

1. To promote awareness and values among CAAT executives and personnel regarding transparency, integrity, and management efficiency in the 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 18 November 2025, Mr. Pongpat Thiensiri, Deputy Director General of CAAT presided over the Corporate Governance Day (CG Day) 2025. Executives and personnel of CAAT had taken part in implementing corporate governance under the theme "Moving Forward for Sustainable Vibes". This theme reflects purposeful progress through collaboration, responsibility, and sustainability, with "Good Governance" as the foundation for operational efficiency, public service, and stakeholder confidence. The event demonstrated the effective collaboration of CAAT personnel in prioritizing and promoting good governance in operations and preventing all forms of corruption. The event was held at the Krungthep 2 Meeting Room, Centara Grand at Central Plaza Ladprao, Bangkok.

## Implementation Period

18 November 2025



## ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการจัดงาน CG DAY อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเวทีแสดงพลังร่วมของ กพท. ในการมุ่งสร้างความเข้มแข็งจากภายใน ส่งเสริมบุคลากรให้ยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีธรรมาภิบาล ปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ควบคู่กับการคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างสมดุล ทั้งนี้ กิจกรรมภายในงานประกอบด้วยการบรรยายให้ความรู้ในหัวข้อ AI for Global Aviation & ESG Trend: Towards Net Zero with Digital Power โดย ดร.ธนวิษญู จินดาประดิษฐ์ การบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องเทรนด์ AI ที่มีผลต่อเรื่อง ESG การบินระดับโลกพร้อมด้วย Special Talk มาตราฐานสู่ความยั่งยืน : สร้างสุขจากภายในสู่การปฏิบัติงานอย่างโปร่งใสและยั่งยืน โดยคุณอุ้ย บุคดาเบลส (นายณที เอกวิจิตร) สรุปสาระสำคัญมุ่งเน้นไปที่การเชื่อมโยงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) กับหลักการใช้ชีวิตและจิตสำนึกส่วนบุคคล นอกจากนี้ ได้จัดให้มีกิจกรรมกลุ่มในรูปแบบ Game Base เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างกันภายใน กพท. และยกระดับความร่วมมือด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีระหว่างสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ในการผลักดันให้การดำเนินงานของ กพท. เป็นไปด้วยความโปร่งใสและมีธรรมาภิบาล พร้อมพา กพท. ให้เติบโตในระดับสากลได้อย่างยั่งยืนต่อไป

## Key Outcome

CAAT organized CG Day annually to foster collaboration among personnel, strengthen internal capacity, and promote good governance, transparency, and inclusive stakeholder engagement. The event featured a presentation on AI for Global Aviation & ESG Trend: Towards Net Zero with Digital Power by Dr. Tanavich Chindapradist, covering AI trends affecting global aviation ESG principles (Environmental, Social, and Governance). Additionally, a special talk on "Standards towards Sustainability: Creating Inner Well-Being for Transparent and Sustainable Operations" by Mr. Natee Ekwijit (Oui Buddha Bless) focused on linking good governance principles with personal awareness. The event also featured game-based activities designed to improve understanding 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.

## การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ Anti-corruption and Misconduct

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ของ กพท. ประจำปี 2568

Integrity and Transparency Assessment (ITA) of CAAT in 2025

### วัตถุประสงค์

เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐแต่ละหน่วยงานได้รับทราบสถานะของตนเอง ด้านคุณธรรม ความโปร่งใส ตลอดจนใช้ให้เกิดประโยชน์ในการนำไปพัฒนา และป้องกันการทุจริตในภาครัฐได้ นอกจากนี้ ยังช่วยให้หน่วยงานในระดับกระทรวง ระดับจังหวัด หรือหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติราชการสามารถ นำผลการประเมินไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาการบริหารงานภาครัฐ ภายใต้การกำกับดูแลได้ โดยที่ผ่านมาการประเมิน ITA ได้ส่งผลให้เกิดการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรม

### รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ได้เข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ประจำปี 2568 ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม-30 มิถุนายน 2568 โดยมีเครื่องมือในการตรวจประเมินฯ จำนวน 3 เครื่องมือ ประกอบด้วย

1. แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน
2. แบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก
3. แบบตรวจการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ

โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (พ.ศ. 2561-2580) ได้กำหนดให้การประเมิน ITA เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของแผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยในระยะที่ 2 ได้กำหนดให้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2570 หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานที่เข้าร่วมการประเมิน ITA ต้องผ่านเกณฑ์ (85 คะแนนขึ้นไป) จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 100

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-30 มิถุนายน 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2568 สำนักงาน ป.ป.ช. ได้เผยแพร่ประกาศผลการประเมิน ITA ของ กพท. ประจำปี 2568 โดยสรุปรายละเอียด ดังนี้

### Objectives

This initiative enables each government agency to understand its status regarding integrity and transparency, while using the results to improve and prevent corruption within the organization. In addition, it allows ministries, provincial authorities, and regulatory bodies to leverage these assessment results to enhance public administration under their supervision. The ITA assessment historically has led to tangible improvements and concrete changes across the public sector.

### Summary

CAAT participated in the 2025 ITA of the Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC) from 1 January–30 June 2025. The assessment was disaggregated into:

1. Internal Integrity and Transparency Assessment or IIT
2. External Integrity and Transparency Assessment or EIT
3. Open Data Integrity and Transparency Assessment or OIT

The master plan under the National Strategy on Anti-corruption and Misconduct (2018–2037) establishes the ITA as a key indicator for the anti-corruption and misconduct sub-plan. In its second phase, the plan mandates that by the fiscal year 2027, 100% of participating government agencies must pass the assessment with a score of 85% or higher.

### Implementation Period

From 1 January to 30 June 2025

### Key Outcome

On 15 August 2025, the NACC announced the ITA score of CAAT in 2025, as summarized hereunder:

ผลคะแนน ITA ของ กพท.  
ประจำปี 2568  
ITA Score of CAAT in 2025

ระดับ  
Level

ผลคะแนนตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ  
ประเด็นที่ 21 การต่อต้านการทุจริตฯ (85 คะแนน)  
Score based on the Master Plan of the National Strategy:  
21<sup>st</sup> Aspect — Anti-corruption (minimum pass 85%)

94.56

ผ่าน  
Pass

ผ่านเกณฑ์  
Pass

ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส  
ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ  
(Integrity and Transparency Assessment : ITA)  
ของ กพท. ประจำปี 2568



คะแนนเฉลี่ย ITA  
94.56

“ผมขอขอบคุณ สำหรับความมุ่งมั่น  
และความร่วมมือร่วมใจ  
ของผู้บริหารและพนักงานทุกคน”

พลอากาศเอก มนต์ ชวนะประยูร  
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานกรรมการและผู้อำนวยการ



**วัตถุประสงค์**

เพื่อสร้างค่านิยมที่ดีในการปฏิบัติงาน สร้างระบบธรรมาภิบาลที่ดีให้เกิดขึ้นในองค์กร รวมทั้งปลูกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมให้ผู้บริหารและพนักงาน กพท. ปฏิเสธการรับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ ร่วมแสดงพลังเจตจำนงสุจริตและรับมอบนโยบาย No Gift Policy ประจำปี 2568 นำไปสู่การปฏิบัติหน้าที่โดยมุ่งเน้นการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารงาน และเพื่อประกาศตนเป็นหน่วยงานของรัฐที่ผู้บริหารและพนักงานทุกคนจะไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดทั้งในขณะ/ก่อน/หลังปฏิบัติหน้าที่ ที่จะส่งผลให้เกิดการทุจริตและประพฤติมิชอบทั้งในปัจจุบันและอนาคต

**รายละเอียดโดยสรุป**

เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568 พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีประกาศเจตนารมณ์นโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมปลูกจิตสำนึกและร่วมสร้างวัฒนธรรมองค์กรคุณธรรมและโปร่งใส (Organization of Integrity and Transparency) โดยมีนายชยธรรมพร พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานกรรมการกำกับ กพท. พลอากาศโท นาถวุฒิ หนูทอง นางชาริตา สีสายทอง นายโชติชัย เจริญงาม กรรมการกำกับ กพท. นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ นางสาวเบญจรัตน์ เนติโพธิ์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับ กพท. พร้อมด้วยผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เข้าร่วมประกาศเจตนารมณ์ ณ ห้องชัยพฤกษ์ 1 และ 2 อาคาร 80 ปี หอประชุมกองทัพอากาศ กรุงเทพฯ

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

21 กุมภาพันธ์ 2568

**ผลการปฏิบัติงาน**

ผู้บริหารและพนักงาน กพท. ปฏิเสธการรับของขวัญและของกำนัลทุกชนิด ในขณะ/ก่อน/หลังปฏิบัติหน้าที่ที่จะส่งผลให้เกิดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

**Objectives**

To foster positive work values and a strong governance system, CAAT is committed to cultivating a culture where management and staff refuse neither gifts nor profits from performing their duties. By expressing their integrity and adopting the No Gift Policy in 2025, the organization emphasizes the importance of performing duties with honesty and adhering to good governance principles. This declaration reinforces CAAT's commitment as a public agency where all personnel decline gifts before, during, or after performing their duties to prevent any current or future corruption and misconduct.

**Summary**

On 21 February 2025, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, presided over the announcement of the No Gift Policy, which prohibits the acceptance of neither gifts nor profits from performing their duties, both before and after performing their duties which would cause corruption and misconduct at the present and in the future. This initiative aims to raise anti-corruption awareness, improve corporate image, and build an organization of integrity and transparency. The event was attended by Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport and Chairman of the CAAT Board of Commissioners, along with Board members Air Marshal Narthawuthi Yoothong, Mrs. Charita Leelayudth, and Mr. Chotchai Charoenngam. Also present were Mr. Charnchao Chaiyanukij and Ms. Benjarat Natipodhi, Advisors to the Board of Commissioners, as well as CAAT executives and staff, who participated in the declaration at Chaiyapruke Rooms 1 and 2, 80<sup>th</sup> Anniversary Hall, Air Force Convention Hall, Bangkok.

**Implementation Period**

21 February 2025

**Key Outcome**

All CAAT management and staff refuse neither gifts nor profits from performing their duties, both before and after performing their duties to prevent potential corruption and misconduct.



โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2568 “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 4 - รู้เท่าทัน รู้ป้องกันการทุจริต”

Campaign to Prevent Corruption within the Agency for the Year 2025: “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 4 – Awareness to Prevent Corruption”

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อพัฒนาให้ผู้เข้ารับการอบรมมีทัศนคติ และมีกระบวนการคิด วิเคราะห์ แยกแยะ ผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม
2. เพื่อสร้างความตระหนักรู้เรื่องการต่อต้านการทุจริตภายในองค์กร และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติงานภายในองค์กร

**รายละเอียดโดยสรุป**

เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2568 กพท. ได้จัดกิจกรรมการบรรยายภายใต้โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2568 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 4 - รู้เท่าทัน รู้ป้องกันการทุจริต” ณ ห้องประชุม Botanic ชั้น 5 โรงแรมเบสท์ เวสเทิร์น จตุจักร เพื่อถ่ายทอดความรู้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และสร้างความตระหนักรู้ให้แก่บุคลากรเรื่องการต่อต้านการทุจริตภายในองค์กร ปรับฐานความคิด ปลูกฝังค่านิยมคุณธรรมในการต่อต้านการทุจริต และสะท้อนออกมาในเชิงพฤติกรรมได้ต่อไป

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

9 กันยายน 2568

**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 the organization and apply such policy to work in the organization and practice in daily life.

**Summary**

On 9 September 2025, CAAT organized a presentation for its 2025 anti-corruption campaign entitled “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 4 – Awareness to Prevent Corruption”. The event took place at the Botanic Meeting Room, Best Western Hotel, Chatuchak. The campaign aimed to inform CAAT personnel about corruption prevention and suppression measures, while raising awareness of anti-corruption practices within the organization, the shifting mindset, and instilling ethical values to encourage their reflection in daily practices.

**Implementation Period**

9 September 2025



**ผลการปฏิบัติงาน**

กิจกรรมการบรรยายภายใต้โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2568 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 4 - รู้เท่าทัน รู้ป้องกันการทุจริต” เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2568 ได้รับเกียรติจาก นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นประธานกล่าวเปิดงาน โดยมีนายชัย ไข้น ผู้อำนวยการกลุ่มส่งเสริมธรรมาภิบาลภาครัฐ สำนักพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาล สำนักงาน ป.ป.ช. ให้เกียรติมาเป็นวิทยากรบรรยายให้ความรู้ความเข้าใจในหัวข้อ “การคิดแยกแยะระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม และกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริต” และ “หลักธรรมาภิบาลนำไปสู่การป้องกันการทุจริต” ซึ่งมีพนักงาน กพท. ให้ความสนใจเข้าร่วมทั้งสิ้น จำนวน 59 คน โดยมีความมุ่งหวังว่า ผู้เข้ารับการอบรมจะสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติงานภายในองค์กรต่อไป

**Key Outcome**

The above event was held on 9 September 2025 and was presided over by Mr. Pongpat Thiensiri, Deputy Director General of CAAT. The session featured Mr. Meechai On, Director of the Public Sector Good Governance Promotion Organization, Office of Good Governance Development Promotion under the NACC, as the keynote speaker. The lectures covered two areas: “the ability to distinguish between personal and public advantages and related anti-corruption laws and regulations” and “good governance principles for corruption prevention”. A total of 59 CAAT personnel attended the event. The campaign aimed to empower participants to integrate these ethical insights into both their personal lives and professional conduct within the organization.



# รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

## Key Achievements in Good Corporate Governance

งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568

Implementation of Corporate Governance Assessment for CAAT in 2025

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมในองค์กรที่เอื้อต่อการส่งเสริมคุณธรรม/การทำความดี และมุ่งเน้นบทบาทของบุคลากรที่มีคุณธรรมหรือทำความดีจนเป็นแบบอย่างได้ เพื่อขับเคลื่อนการส่งเสริมคุณธรรมในหน่วยงาน
2. เพื่อสร้างเสริมความรู้แก่บุคลากรเพื่อพัฒนาศักยภาพผ่านการฝึกอบรมที่มีการสอดแทรกสาระด้านคุณธรรมจริยธรรมของเจ้าหน้าที่ของรัฐในหลักสูตร หรือกิจกรรมเสริมสร้าง/ส่งเสริมคุณธรรมประจำปี

### รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ประกาศใช้แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) เพื่อให้ทุกภาคส่วนร่วมขับเคลื่อนการส่งเสริมคุณธรรมให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน นอกจากนี้ในแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ยังได้กำหนด คุณธรรมที่พึงประสงค์สำหรับสังคมไทย 5 ประการ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู” เพื่อนำไปสู่การเป็นคนดี มีคุณธรรม และเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ น้อมนำหลักธรรมทางศาสนา หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และรักษาสืบสานวิถีวัฒนธรรมไทยที่งดงาม ซึ่งเป็นหลักคิดในการดำรงชีวิตและการพัฒนาคุณธรรมให้ปรากฏชัดเป็นรูปธรรมในสังคม โดยคณะกรรมการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ได้ปรับปรุงเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรมที่เป็นมาตรฐานกลาง และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) ซึ่งมีกระบวนการพัฒนาคุณธรรม แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับส่งเสริมคุณธรรม ระดับพัฒนาคุณธรรม และระดับคุณธรรมต้นแบบ เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายหลักของแผนคือ “คนไทยมีพฤติกรรมที่สะท้อนการมีคุณธรรมเพิ่มมากขึ้น มุ่งสู่สังคมคุณธรรมที่คนไทยอยู่ร่วมกันด้วยความสมานฉันท์ภายใต้หลักธรรมทางศาสนา หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง วิถีวัฒนธรรมไทยที่งดงาม และประเทศไทยปลอดทุจริตและประพฤติมิชอบ”

### Objectives

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

### Summary

According to the Cabinet’s operational plan under the National Moral Promotion Plan, 2<sup>nd</sup> Phase (2023-2027), all sectors participate in the plan to drive integrity based on the 20-year National Strategy Plan to ensure national stability, wealth, and sustainability. The operational plan identifies five moral principles for Thai society, which are “Sufficiency, Discipline, Integrity, Volunteerism, and Gratitude”. The goals of this plan are to foster morality and integrity among employees, encouraging them to live as good citizens who apply religious and self-sufficiency principles in daily life. It also seeks to strengthen moral values within societies and conserve Thai traditions and cultures. The National Moral Promotion Committee has revised the qualifications of a model organization as a standard that aligns with the National Moral Promotion Plan, 2<sup>nd</sup> Phase (2023-2027). The plan targets the streamlining of Moral Promotion, Moral Development, and Model Organization, into the key objective “To promote behaviors of Thai people that demonstrate a higher level of morality, foster social harmony, follow religious and self-sufficiency principles, promote Thai traditions and cultures, and prevent corruption and misconduct”.

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

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มกราคม-ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการโดยไม่ใช้งบประมาณในการขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2568 โดยให้หน่วยงานภายใน จำนวน 22 สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ดำเนินการประเมินตนเอง ตามเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรมของกรมศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม จำนวน 9 ตัวชี้วัด ผ่านการส่งเสริมบุคลากร กพท. ในการปฏิบัติตามเป้าหมายคุณธรรม 5 ประการ พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู และจัดส่งข้อมูลการประเมินครบทั้ง 9 ตัวชี้วัดไปยังกระทรวงคมนาคม ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยผลสำเร็จในภาพรวมของ กพท. ประจำปี 2568 กพท. มีผลการประเมินองค์กรคุณธรรมอยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” (ระดับสูงสุด) ซึ่งบรรลุผลตามเป้าหมายแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี

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, with the goal of the institution becoming 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.

### Implementation Period

From January to December 2025

### Key Outcome

CAAT successfully implemented the Model Organization Assessment in 2025 without requiring any 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 the nine indicators will be sent to the Ministry of Transport within a specific timeframe. CAAT’s overall achievement for 2025 reached the level of “model organization” (Highest), fulfilling the targets set in the CAAT’s 5-Year Strategic Plan.



# การบริหารจัดการความเสี่ยง Risk Management



## นโยบายการบริหารความเสี่ยง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิตยการบิน การรักษาความปลอดภัย การรักษาสภาพแวดล้อม การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ จึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อกำหนดกรอบและแนวทางปฏิบัติ ในการติดตาม ประเมินผล และกำกับดูแลการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้ พร้อมทั้งเป็นกลไกสำคัญในการถ่ายทอดองค์ความรู้และเสริมสร้างทักษะด้านการบริหารความเสี่ยงแก่ผู้บริหารและบุคลากร อันจะนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ตระหนักรู้ด้านความเสี่ยง (Risk Culture) และการมีส่วนร่วมทั่วทั้งองค์กร

## แผนบริหารจัดการความเสี่ยง

เพื่อให้การขับเคลื่อนนโยบายเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม กพท. ได้มีการจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่สอดคล้องกับกระบวนการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ ควบคู่กับการประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดและมาตรฐานสากลด้านการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) Enterprise Risk Management 2017 และ International Organization for Standardization (ISO) โดยระบุปัจจัยเสี่ยงจากการวิเคราะห์ประเด็นความเสี่ยงที่เกิดจากการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTLE และสภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ McKinsey's 7s และ SWOT Analysis เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปเชื่อมโยงสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ พันธกิจ และตัวชี้วัดสำคัญขององค์กร (KPI) ตลอดจนการแปลงไปสู่ความเสี่ยงระดับตัวชี้วัด เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเชิงรุกและติดตามผลได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจากการพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงในภาพรวมผ่านเครื่องมือ Risk Factor Correlation Map เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ จึงได้จัดกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงในมุมมองภาพรวม (Risk Category View) เพื่อการกำกับติดตามอย่างเป็นระบบ โดยในปี 2568 กพท. มีการบริหารจัดการความเสี่ยง 3 ด้านหลัก ดังนี้

## Risk Management Policy

CAAT is a state agency responsible for the regulation, promotion, and development of civil aviation. Its responsibility covers aviation operation safety, security, environmental protection, air transport facilitation and economics, and other related fields. CAAT recognizes the paramount importance of risk management. It is a critical mechanism that supports the organization in achieving its goals, vision, missions, and defined strategies. Therefore, CAAT has established risk management and internal control policies to provide a framework and operational guidelines for monitoring, evaluation, and oversight to ensure that operations remain efficient, transparent, and accountable. These policies are key drivers for knowledge transfer and skill enhancement in risk management for both executives and personnel. They aim to foster a strong risk culture and engagement across the organization.

## Risk Management Plan

To support the effective implementation of policy directives, CAAT developed a risk management plan that aligns with the risk management framework for state agencies and international frameworks and standards, namely the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) Enterprise Risk Management 2017 framework and the International Organization for Standardization (ISO) standards. Risk factors were identified through an analysis of the external environment using political, economic, social, technological, environmental, and legal factors (PESTLE analysis), as well as the internal environment using McKinsey's 7s framework and strengths, weaknesses, opportunities, and threats (SWOT) analysis. The findings were then linked to CAAT's strategies, missions, and key performance indicators (KPIs) and cascading them into specific risk levels, reinforcing proactive management and measurable monitoring. By utilizing a Risk Factor Correlation Map to analyze independencies, risks were categorized into a Risk Category View for systematic oversight. For the fiscal year 2025, CAAT focuses on three primary risk areas:

### 1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

ด้วย กพท. มีภารกิจสำคัญในฐานะผู้กำกับดูแลและพัฒนากระบวนการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล กพท. ได้บริหารจัดการประเด็นความเสี่ยงเรื่องความพร้อมในการเข้ารับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัย (USOAP EI) และการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย (USAP EI) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยดำเนินงานมาตรการเชิงรุกจัดการจำลองสถานการณ์ตรวจสอบ (Pre-Audit) ประสานความร่วมมือระหว่าง กพท. ผู้ประกอบการ และเครือข่ายพันธมิตรระดับสากล เช่น DGAC, ICAO Regional Office และ EASA เพื่อเตรียมความพร้อมและแก้ไขข้อบกพร่องเชิงเทคนิคทั้งของ กพท. และผู้ประกอบการอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ประเทศไทยประสบความสำเร็จ ได้รับการรับรองมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินในระดับสากล และยังสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้กับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยอีกด้วย

### 2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน

ด้วย กพท. มีข้อจำกัดด้านการดำเนินงานอันเนื่องมาจากกรอบอัตราค่าจ้างไม่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นและความล่าช้าของกระบวนการสรรหาและพัฒนาบุคลากร จนขาดแคลนผู้ตรวจสอบด้านการบินและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง กพท. จึงเร่งปรับปรุงกระบวนการสรรหาบุคลากรและโปรแกรมพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มจำนวนและสมรรถนะของผู้ตรวจสอบด้านการบินและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสนามบินและด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานอนุมัติ อนุญาต และรับรองสนามบิน ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศและกำลังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

### 3. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ

ด้วยรัฐบาลไทยได้ลงนามในอนุสัญญาระหว่างประเทศ Chicago Convention 1944 กพท. จึงต้องนำข้อกำหนดและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาใช้เป็นแนวทางหลักในการกำกับ ดูแล และพัฒนามาตรฐานการบินพลเรือนของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ภายใต้ข้อจำกัดของระบบกฎหมายไทย อาจทำให้กฎหมายลำดับรองบางส่วนไม่ทันสมัยหรือไม่สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป กพท. จึงเร่งทบทวนและปรับปรุงกฎหมายลำดับรอง เช่น ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 100 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 112 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการออกบัตรอนุญาตเข้าเขตหวงห้ามของสนามบิน และข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 113 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย ในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์และเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่ในอุตสาหกรรมการบิน

### 1. Strategic Risk

As the primary authority responsible for regulating and developing Thailand's civil aviation system in accordance with international standards, CAAT has managed risks concerning its readiness for international audits. Specifically, the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) and the Universal Security Audit Programme (USAP) conducted by the International Civil Aviation Organization (ICAO). CAAT thus implemented proactive measures: Pre-Audit and close collaboration with stakeholders and international partners such as the Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), ICAO Regional Office, and the European Union Aviation Safety Agency (EASA). This systematic approach focused on addressing technical deficiencies for both the regulator and operators. These efforts resulted in Thailand achieving international recognition of aviation safety and security standards, thereby significantly enhancing international confidence in the Thai aviation sector.

### 2. Operational Risk

CAAT currently faces operational constraints due to workforce limitations, where the existing staffing levels do not align with the increasing workload. The challenge is compounded by delays in recruitment and personnel development, leading to a shortage of aviation inspectors and technical specialists. To address this issue, CAAT is accelerating its recruitment processes and personnel development programs to increase the number and enhance the competency of aviation inspectors and specialists, particularly in the domains of aerodromes and aviation security. These efforts are crucial to prevent delays in the approval, licensing, and certification of airports, a vital national infrastructure that is continuously expanding and essential to the country's development.

### 3. Regulatory Compliance Risk

As a signatory to the Chicago Convention 1944, Thailand, through CAAT, is required to adopt the standards and recommended practices of the ICAO as the primary framework for regulating and developing national civil aviation standards. However, constraints within the Thai legal system may cause subordinate legislation to become outdated or misaligned with the rapidly evolving aviation landscape. To mitigate this risk, CAAT is accelerating the review and amendment of key subordinate regulations. Notable examples include CAAT Regulation No. 100 on Air Cargo and Mail Security, No. 112 on Security Restricted Area Permits, and No. 113 on Security Screening Procedures and Methods for Public Aerodromes. These updates ensure that the legal framework remains responsive to emerging technologies and trends in aviation.



# ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน Aviation Industry Information

ขนาดกิจกรรมอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2568  
Thailand's Aviation Industry in 2025



# รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ประจำปี 2568

## Thailand's Aviation Industry Status Report 2025

### สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย Thailand's Air Transport Situation



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตะระยอง-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 and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

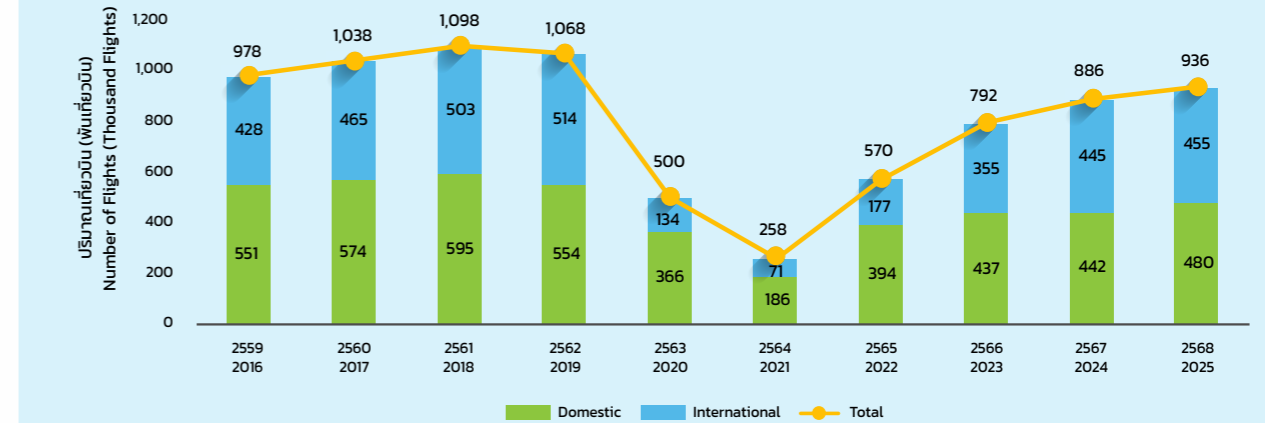
ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสารในช่วงปี 2559-2568 แสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีร้อยละ 0.35 แต่ในช่วงฟื้นตัวหลังโควิด-19 (ปี 2565-2568) มีการเติบโตสูงถึงร้อยละ 24.16 สะท้อนการฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2568 มีผู้โดยสารรวม 145.09 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.24 จากปีก่อนหน้า แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 67.04 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.68 และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 78.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.46

การเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ เช่น โครงการ Amazing Thailand Grand Tourism and Sports Year 2025 และโครงการเที่ยวไทยคนละครึ่ง ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศขยายตัวจำกัดจากปัจจัยด้านความเชื่อมั่นนักท่องเที่ยว ภาวะเศรษฐกิจโลก และสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์

An overview of passenger traffic from 2016 to 2025 indicates that Thailand's aviation industry recorded a compound annual growth rate of 0.35%. However, during the post-COVID-19 recovery period (2022–2025), the industry's growth surged to 24.16%, reflecting a substantial recovery. In 2025, total passenger volume reached 145.09 million, an increase of 3.24% from the previous year. This comprised 67.04 million domestic passengers, up 6.68%, and 78.05 million international passengers, up only 0.46%.

Domestic passenger growth was bolstered by the government's tourism stimulus policies, such as the Amazing Thailand Grand Tourism and Sports Year 2025 campaign and the "Half-Half Thai Travel" scheme. Meanwhile, international passenger growth remained limited due to factors regarding traveler confidence, the global economic climate, and geopolitical tensions.

### สถิติปริมาณเที่ยวบิน Flight Volumes



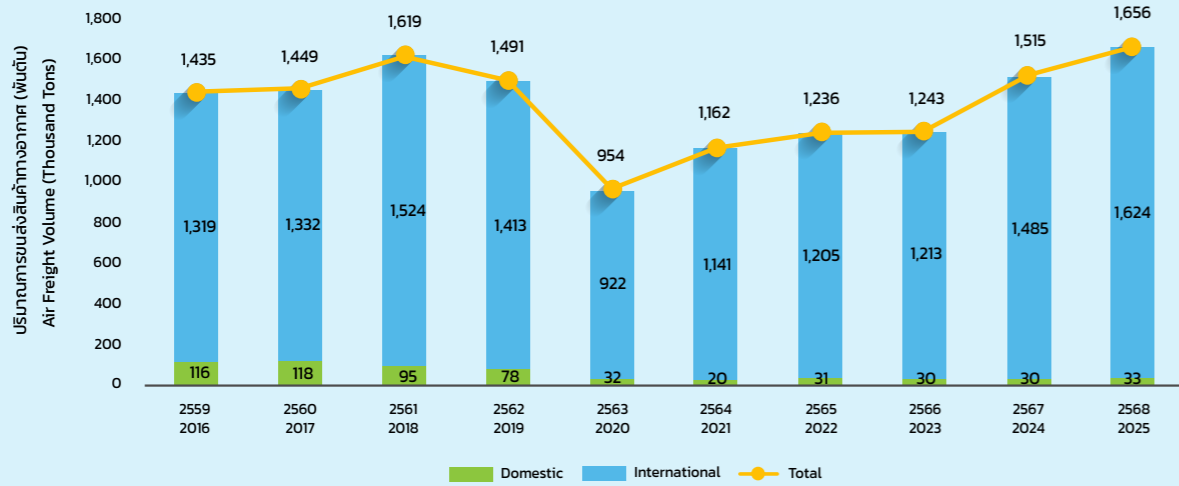
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตะระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

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 and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมปริมาณเที่ยวบินช่วงปี 2559-2568 สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร โดยในช่วงฟื้นตัวหลังโควิด-19 (ปี 2565-2568) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีร้อยละ 17.92 สะท้อนการขยายตัวต่อเนื่อง ในปี 2568 มีเที่ยวบินรวม 935,262 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.51 จากปีก่อนหน้าแบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 480,159 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.70 และระหว่างประเทศ 455,103 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.34 การเติบโตดังกล่าวได้รับแรงหนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การเพิ่มความถี่เที่ยวบิน การเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยจากผลการประเมินของ ICAO และการยกระดับมาตรฐานการบินของไทย กลับสู่ Category 1 โดย FAA

An overview of flight volumes from 2016 to 2025 corresponded with passenger traffic trends. During the post-COVID-19 recovery period (2022–2025), flight volume recorded a compound annual growth rate of 17.92%, reflecting continued expansion. In 2025, total flights reached 935,262, an increase of 5.51% from the previous year. This comprised 480,159 domestic flights, up 8.70%, and 455,103 international flights, up 2.34%. This growth was driven by economic and tourism stimulus measures, increased flight frequencies, the launch of new routes, confidence in aviation safety following ICAO assessment results, and Thailand's reinstatement to Category 1 aviation safety status by the FAA.

### สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ Air Freight



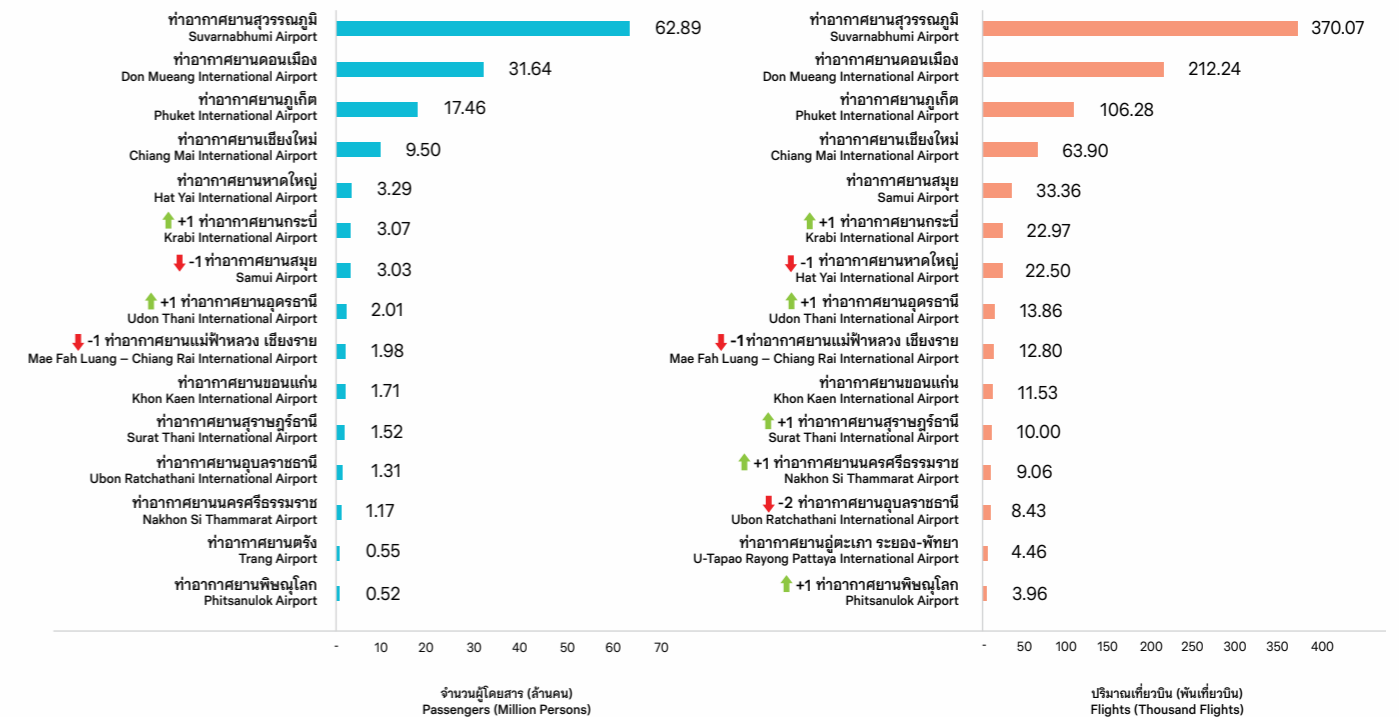
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

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 and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย ในช่วงปี 2559-2568 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีร้อยละ 1.61 โดยในปี 2568 มีปริมาณรวม 1,656,305.39 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.31 และเป็นระดับสูงสุดของประเทศ เมื่อพิจารณารายประเภท พบว่า การขนส่งระหว่างประเทศมีปริมาณ 1,623,593.94 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.35 ขณะที่การขนส่งภายในประเทศอยู่ที่ 32,711.44 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26 การขยายตัวดังกล่าวได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศและการฟื้นตัวของภาคการค้าและการผลิต ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

An overview of Thailand's air freight volume from 2016 to 2025 shows a compound annual growth rate of 1.61%. In 2025, total air freight volume reached 1,656,305.39 tons, an increase of 9.31% and the highest level ever recorded in the country. By category, international air freight amounted to 1,623,593.94 tons, up 9.35%, while domestic air freight totaled 32,711.44 tons, up 7.26%. This expansion was supported by international trade measures and the recovery of the trade and manufacturing sectors, which significantly increased demand for air freight services.

### ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับ Top 15 Airports by the Number of Passengers and Flights



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

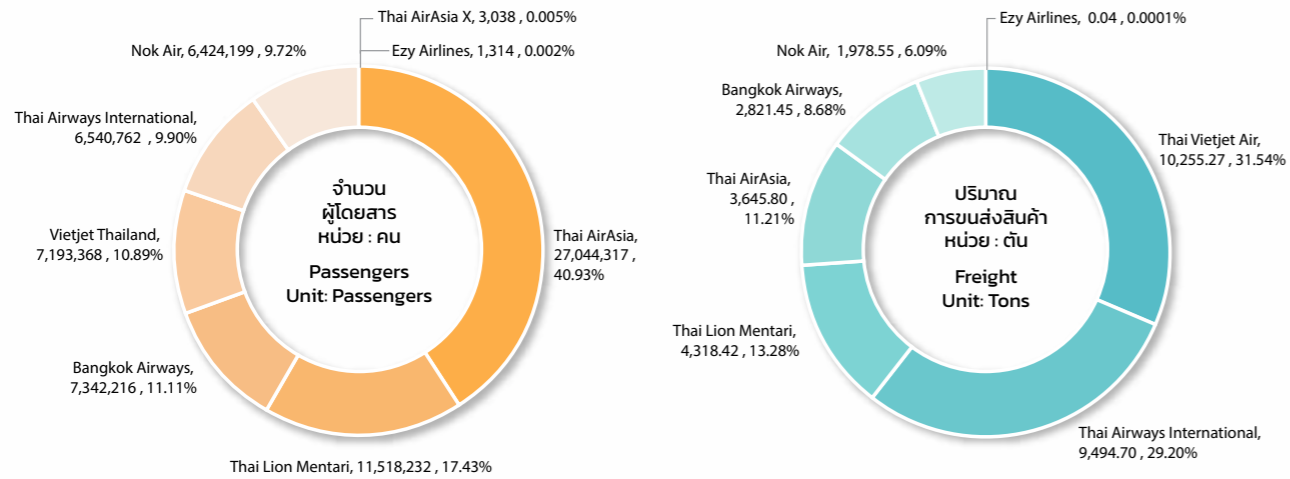
Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Rayong Pattaya Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data compiled by Aviation Service Center and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department,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

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด 15 อันดับแรก ในปี 2568 พบว่า ยังคงมีแนวโน้มคล้ายคลึงกับปีก่อนหน้า โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมียังคงเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวม 62.89 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 1.08 และปริมาณเที่ยวบินรวม 370,068 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.84 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึง ร้อยละ 44.40 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2568 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 40.87 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2568 ทั้งนี้แม้ประเทศไทยต้องเผชิญกับสถานการณ์ชะลอตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศ แต่ในปี 2568 ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ยังคงมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภาครัฐ รวมถึงการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ

In 2025, the top 15 airports by total passenger traffic and flight volumes remained similar to the previous year. Suvarnabhumi Airport continued to record the highest passenger and flight volumes, with total passengers of 62.89 million, an increase of 1.08% from the previous year, and 370,068 flights, an increase of 3.84%. It was followed by Don Mueang Airport and Phuket Airport. Suvarnabhumi Airport accounted for 44.40% of total passengers in 2025 and 40.87% of total flights. Although Thailand faced a slowdown in tourist arrivals, particularly on international routes, most airports in 2025 continued to record increases in both passenger and flight volumes compared with the previous year. This was attributable to the government's economic and tourism stimulus measures, as well as an increase in flights, particularly on domestic routes.

## ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ Domestic Flight Market Share

ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด  
Market Share of Airlines in Scheduled Domestic Passenger and Air Freight Services



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กทท.

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 and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ในปี 2568 สายการบินที่ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 8 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 2 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และสายการบินอีซี่แอร์ไลน์ โดยสายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 27.04 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.93 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีส่วนแบ่งร้อยละ 17.43 ลำดับรองลงมาได้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สายการบินเวียดเจ็ทไทยแลนด์ สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และสายการบินอีซี่แอร์ไลน์ ตามลำดับ จากข้อมูลสถิติดังกล่าวเห็นได้ว่า สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ ยังคงเป็นตัวกลางในการขับเคลื่อนหลักของเส้นทางบินภายในประเทศ โดยมีส่วนแบ่งรวมกันคิดเป็นร้อยละ 78.99

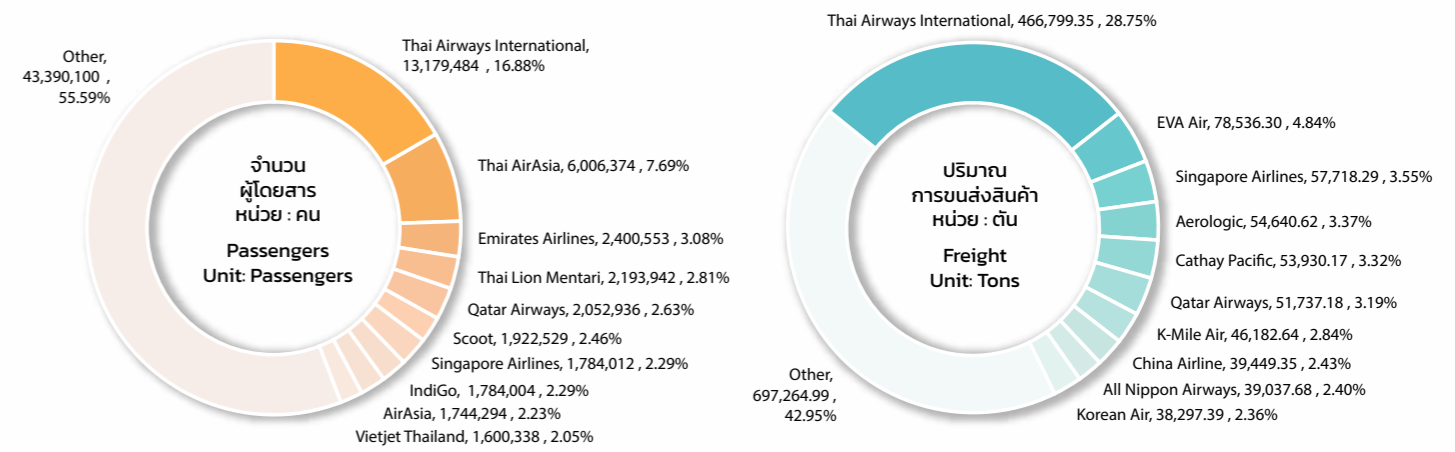
สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด พบว่า สายการบินเวียดเจ็ทไทยแลนด์ ยังคงครองส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรวมทั้งสิ้น 10,255.27 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาด ร้อยละ 31.54 ของส่วนแบ่งตลาดทั้งหมด สะท้อนถึงศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้า การครอบคลุมของเครือข่ายเส้นทางบิน ตลอดจนประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องและการดำเนินงานที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาดได้อย่างเหมาะสม รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทย 9,494.70 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 29.20 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ 4,318.42 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 13.28

In 2025, there were eight airlines operating scheduled domestic passenger services, an increase of two airlines from the previous year, namely Thai AirAsia X and Ezy Airlines. The airline with the largest market share was Thai AirAsia, which transported 27.04 million domestic passengers, representing a market share of 40.93%. It was followed by Thai Lion Air with a market share of 17.43%, and subsequently by Bangkok Airways, Thai Vietjet Air, Thai Airways, Nok Air, Thai AirAsia X, and Ezy Airlines, respectively. These statistics indicate that low-cost carriers remained the key driver of domestic routes, with a combined market share of 78.99%.

For scheduled domestic air freight market share, Thai Vietjet Air continued to hold the highest market share, as in the previous year, with a total air freight volume of 10,255.27 tons, representing 31.54% of the total market share. This reflects its capacity to provide freight services, the coverage of its route network, and the efficiency of its belly-hold freight space management and operations, enabling it to respond appropriately to market demand. It was followed by Thai Airways (9,494.70 tons or a market share of 29.20%) and Thai Lion Air (4,318.42 tons or a market share of 13.28%).

## ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ International Flight Market Share

ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ  
Market Share of Airlines in Scheduled International Passenger and Air Freight Services



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานอุตุตะเถา ระยอง-พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กทท.

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 and analyzed by Aviation Economics Division, Aviation Industry Development and Promotion Department, CAAT.

ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศปี 2568 จำนวน 78.05 ล้านคน สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศมากที่สุด คือ สายการบินไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 13.17 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.71 คิดเป็นร้อยละ 16.88 ของตลาดระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสาร 6 ล้านคน ลดลงจากจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.56 คิดเป็นร้อยละ 7.69 รองลงมา ประกอบด้วย สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินกตาร์แอร์เวย์ โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาด คิดเป็นร้อยละ 3.08 2.81 และ 2.63 ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะสายการบินสัญชาติไทยพบว่า มีจำนวนส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 32.21 ของส่วนแบ่งทางการตลาดทั้งหมด

ในส่วนของผู้โดยสารขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า ในปี 2568 การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีปริมาณ 1,623,593.94 ตัน โดยเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า สายการบินไทย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดอยู่ที่ 466,799.35 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาด ร้อยละ 28.75 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ และสายการบินแอโรโลจิก โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดอยู่ที่ ร้อยละ 4.84 3.55 และ 3.37 ตามลำดับ

In 2025, international passengers totaled 78.05 million. Thai Airways held the largest international market share, carrying 13.17 million passengers, an increase of 0.71% from the previous year and accounting for 16.88% of the total international market. It was followed by Thai AirAsia, which carried 6 million passengers, a decrease of 1.56% from the previous year and accounting for 7.69%. This was followed by Emirates, Thai Lion Air, and Qatar Airways, with market shares of 3.08%, 2.81%, and 2.63%, respectively. Collectively, Thai-registered airlines accounted for 32.21% of the total international market share.

International air freight in 2025 totaled 1,623,593.94 tons. In terms of market share, Thai Airways recorded the highest air freight volume at 466,799.35 tons, representing 28.75% of the market. It was followed by EVA Air, Singapore Airlines, and AeroLogic, with market shares of 4.84%, 3.55%, and 3.37%, respectively.

## ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินไทยของอุตสาหกรรมการบิน

### Factors and Situations Affecting Aviation Industry Growth

ภาพรวมสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2568 อยู่ในระยะฟื้นตัวที่มีความต่อเนื่องและเริ่มเข้าสู่ภาวะฟื้นตัวอย่างเต็มรูปแบบ (Maturing Recovery) สะท้อนจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ด้านการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ รวมถึงผลประกอบการของสายการบินที่ปรับตัวดีขึ้น สำหรับประเทศไทย ในปี 2568 ภาคอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มเติบโตในทิศทางเดียวกับตลาดโลก โดยแม้ในช่วงต้นปีจะได้รับแรงกดดันจากปัจจัยด้านภาพลักษณ์ความปลอดภัยในการท่องเที่ยวและสถานการณ์ความไม่สงบบริเวณชายแดน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเดินทางของนักท่องเที่ยวบางส่วน แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายปี 2568 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศเริ่มปรากฏสัญญาณบวกอย่างชัดเจนจากแรงสนับสนุนของภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว การขยายตัวของเศรษฐกิจ ตลอดจนนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ

In 2025, the global aviation industry was in a period of continued recovery and began entering a maturing recovery phase – characterized by sustained increases in travel and freight demand and improved airline profitability. Thailand's aviation sector moved in tandem with this global trend. Although in early 2025 the industry faced pressure from tourism safety perceptions and border instabilities affecting certain traveler segments, air transport conditions began to show clear positive signs toward the end of 2025. This was driven by the recovery of the tourism sector, economic expansion, and the government's tourism stimulus policies.

## ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมการบิน ปี 2569

### Supporting Factors and Risk Factors for the Aviation Industry in 2026

#### ปัจจัยสนับสนุน

- การยกระดับมาตรฐานการบินของไทย (Category 1)
  - สร้างความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร และเพิ่มโอกาสการขยายเส้นทางบินและความถี่ของเที่ยวบินไปยังประเทศที่อ้างอิงผลการประเมินของ FAA เช่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา ฯลฯ
- การเพิ่มจำนวนอากาศยาน และขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่
  - รองรับปริมาณความต้องการการเดินทาง เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน และเพิ่มความยืดหยุ่นในการวางแผนเส้นทางบิน
- การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศเชื่อมต่อภูมิภาค
  - กระตุ้นอุปสงค์การเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจเมืองรองกับเมืองหลักของประเทศ
- มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว
  - สนับสนุนการเติบโตของการเดินทางทางอากาศทั้งในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ

#### ปัจจัยเสี่ยง

- สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง
  - ส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินของสายการบิน ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบิน และความเชื่อมั่นของการเดินทางระหว่างประเทศ
- ความผันผวนของราคาพลังงาน
  - จากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ส่งผลให้สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีความผันผวนและมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่อุปทานการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีอย่างจำกัด ส่งผลให้ต้นทุนสายการบินเพิ่มขึ้น นำไปสู่การปรับอัตราค่าโดยสาร และส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทาง

#### Supporting Factors

- Thailand's aviation safety upgrade to FAA's Category 1 status
  - This enhances passenger confidence and increases opportunities to expand routes and flight frequencies to countries adhering to FAA standards, such as the Republic of Korea and the United States.
- Aircraft fleet expansion and of new route development
  - This addresses growing travel demand, strengthens competitiveness, and increases flexibility in route planning.
- Development of domestic route networks connecting regional areas
  - This stimulates travel demand and enhances connectivity between secondary cities and the country's major economic hubs.
- Tourism promotion measures
  - These support the growth of both domestic and international air travel, with a focus on quality tourism.

#### Risk Factors

- Conflict in the Middle East
  - This may lead to flight cancellations or route adjustments by airlines, increased airline operating costs, and diminished international travel confidence.
- Energy price volatility
  - Conflict in the Middle East has resulted in fluctuating and rising aviation fuel prices. At the same time, limited aviation fuel supply contributes to higher airline costs, leading to fare adjustments and affecting travel demand.

- ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและไทย
  - เศรษฐกิจโลกและไทยมีแนวโน้มชะลอตัวจากความไม่แน่นอนของการดำเนินการนโยบายทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลัก ส่งผลกระทบต่อการบริโภคภาคครัวเรือนที่ลดการใช้จ่าย และความต้องการเดินทาง
- แนวโน้มการแข็งค่าของค่าเงินบาท
  - ส่งผลให้ต้นทุนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นกระทบความสามารถในการแข่งขันด้านราคาเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่ง
- การปรับเพิ่มอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC)
  - ส่งผลให้ต้นทุนการเดินทางโดยรวมสูงขึ้น ซึ่งอาจกระทบต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้โดยสารและความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะสั้นถึงกลาง

- Uncertainty in the global and domestic economies
  - The global and Thai economies are expected to slow down due to uncertainty in economic policies of major economies. This may affect household consumption, reduce spending, and weaken travel demand.
- Trend of Thai baht appreciation
  - This increases travel costs for foreign tourists and affects Thailand's price competitiveness compared with competing countries.
- Increase in the Passenger Service Charge (PSC)
  - This raises overall travel costs, which may affect passengers' travel decisions and the country's competitiveness in the short to medium term.

## บริบทใหม่ของอุตสาหกรรมการบินไทย

### New Context of Thailand's Aviation Industry

- การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF)
  - การมุ่งสู่ Smart & Green Aviation ผ่านการยกระดับประสิทธิภาพ ความยืดหยุ่นและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว
  - การจัดทำ MOU ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ระหว่าง กพท. ร่วมกับสายการบินสัญชาติไทย 8 สายการบิน (TG, PG, K8, DD, FD, XJ, SL และ VZ ) โดยกำหนดให้เริ่มใช้ SAF ในสัดส่วนร้อยละ 0.5-1 ในปี 2569 และเพิ่มเป็นร้อยละ 1 ในปี 2570
- ความก้าวหน้าของนวัตกรรมการบินสมัยใหม่ (Advanced Air Mobility: AAM)
  - ความก้าวหน้าของ Advanced Air Mobility (AAM) ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างระบบการบินของประเทศไทย โดยประเทศไทยยกระดับบทบาทผู้นำด้านมาตรฐานเทคโนโลยี การบินในระดับภูมิภาคด้วยการพัฒนากรอบกฎหมายรองรับเทคโนโลยีการบินสมัยใหม่
  - การเร่งพัฒนากฎหมายรองรับ UAS และ eVTOL เพื่อสนับสนุน Multimodal Transport และเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อ
- การพัฒนาบุคลากรด้านการบินตามกรอบ Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) ของ ICAO
  - การมุ่งพัฒนากำลังคนการบินให้รองรับเทคโนโลยีใหม่ และรูปแบบธุรกิจอนาคต โดยเน้นทักษะ Cross-functional Skills, Upskill และ Reskill
  - การส่งเสริมศักยภาพของบุคลากรด้านการบิน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและทิศทางของ ICAO อย่างเป็นระบบและยั่งยืน

- Use of Sustainable Aviation Fuel (SAF):
  - The transition toward Smart & Green Aviation through enhanced efficiency, resilience, and environmental sustainability will strengthen long-term competitiveness.
  - CAAT has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) on SAF promotion with eight Thai-registered airlines (TG, PG, K8, DD, FD, XJ, SL, and VZ). The MOU sets a target for SAF use at 0.5–1% in 2026, increasing to 1% in 2027.
- Advancement of Advanced Air Mobility (AAM):
  - Progress in AAM is transforming the structure of Thailand's aviation system. Thailand is enhancing its role as a regional leader in aviation technology standards through the development of a legal framework to support modern aviation technologies.
  - The development of regulations supporting Unmanned Aircraft Systems (UAS) and electric Vertical Take-off and Landing (eVTOL) is being accelerated to support multimodal transport and improve connectivity.
- Aviation Personnel Development under ICAO's Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) framework:
  - Thailand is focusing on developing aviation personnel to support new technologies and future business models, with emphasis on cross-functional skills, upskilling, and reskilling.
  - The country is enhancing the capabilities of aviation personnel to ensure systematic and sustainable development of Thailand's aviation industry in alignment with international standards and ICAO's direction.

# รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน ประจำปี 2568

## Independent Auditor's Report and Financial Statements 2025

### รายงานของผู้สอบบัญชี เสนอคณะกรรมการกำกับสำนักงานการป็นพลเรือนแห่งประเทศไทย

#### ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรายงานการเงินของสำนักงานการป็นพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงสรุปลงนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า รายงานการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของสำนักงานการป็นพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ผลการดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

#### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

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

#### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 เรื่อง หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กพท. มีคดีที่ถูกฟ้องร้องจำนวน 36 คดี มีทุนทรัพย์รวม 204.17 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

#### ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงรายงานการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อรายงานการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับรายงานการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

#### ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อรายงานการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอรายงานการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำรายงานการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่มีข้อกำหนดในกฎหมายหรือเป็นนโยบายรัฐบาลที่จะเลิกหน่วยงานหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานการเงินของ กพท.


#### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงิน

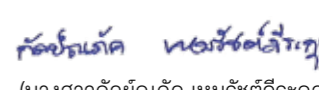
การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้รายงานการเงินจากการใช้รายงานการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในรายงานการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐานการตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของหน่วยงาน
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับสรุปว่าความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้หน่วยงานต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของรายงานการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่ารายงานการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ไดวางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

  
(นายเทอดศักดิ์ แก้วศรี)  
ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13

  
(นางสาวกัลยณภัค เหมรัชต์จิระกุล)  
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน  
วันที่ 14 พฤษภาคม 2569

**สำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย**  
**งบแสดงฐานะการเงิน**  
**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568**

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2568	2567	
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>ทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	618,235,543.13	402,043,557.60
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม	5	78,621,063.02	75,121,848.52
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	6	74,441,243.96	81,363,818.39
เงินลงทุนระยะสั้น	7	1,293,391,969.11	1,491,559,274.44
วัสดุคงเหลือ		331,334.11	372,154.99
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8	16,280,348.28	14,319,557.60
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>2,081,301,501.61</b>	<b>2,064,780,211.54</b>	
<b>ทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	9	16,722,988.46	23,249,883.62
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	10	127,084,297.90	83,111,520.68
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>143,807,286.36</b>	<b>106,361,404.30</b>	
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>2,225,108,787.97</b>	<b>2,171,141,615.84</b>	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

*Handwritten signature*

ลงชื่อ .....  
 (นางฉันทนา ทรงสิทธิ์โชค)  
 ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

ลงชื่อ พลอากาศเอก .....  
 (มนตรี ชวนะประยูร)  
 ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย

**สำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย**  
**งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)**  
**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568**

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2568	2567	
<b>หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน</b>			
<b>หนี้สิน</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้การค้า	11	17,986,987.58	18,646,972.63
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น	12	1,374,930.20	2,840,725.45
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	13	51,404,883.78	30,980,996.60
ส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน			
ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	14	9,982,448.51	9,888,171.00
เงินรับฝากระยะสั้น	15	8,323,379.72	9,470,151.24
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	16	3,336,667.17	3,050,873.46
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>92,409,296.96</b>	<b>74,877,890.38</b>	
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินระยะยาว-สุทธิ	17	5,197,495.14	12,063,818.78
เงินรับฝากระยะยาว	18	9,300,186.00	9,300,186.00
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>14,497,681.14</b>	<b>21,364,004.78</b>	
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>106,906,978.10</b>	<b>96,241,895.16</b>	
<b>สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน</b>			
ทุนรับโอนจากกรมการบันพลงรอน	19	15,966,945.42	15,966,945.42
ทุนประเดิมจากรัฐบาล	20	215,287,300.00	215,287,300.00
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		1,886,947,564.45	1,843,645,475.26
<b>รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน</b>	<b>2,118,201,809.87</b>	<b>2,074,899,720.68</b>	
<b>รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน</b>	<b>2,225,108,787.97</b>	<b>2,171,141,615.84</b>	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

*Handwritten signature*

ลงชื่อ .....  
 (นางฉันทนา ทรงสิทธิ์โชค)  
 ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

ลงชื่อ พลอากาศเอก .....  
 (มนตรี ชวนะประยูร)  
 ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย

**สำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย**  
**งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568**

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
<b>รายได้</b>		
รายได้ค่าธรรมเนียม	1,201,518,175.08	1,170,429,390.00
รายได้จากการบริจาค	1,603,536.25	1,632,002.69
รายได้อื่น	60,309,469.19	67,558,264.39
<b>รวมรายได้</b>	<b>1,263,431,180.52</b>	<b>1,239,619,657.08</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	744,326,665.30	689,764,358.22
ค่าตอบแทน	4,137,924.19	3,647,488.71
ค่าใช้จ่ายสอย	415,166,609.21	501,849,796.65
ค่าวัสดุ	3,251,779.75	5,833,574.40
ค่าสาธารณูปโภค	200,730.52	9,203,911.07
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	41,305,585.25	91,379,571.23
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	5,387,534.97	1,665,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น	4,923,278.88	10,417,578.62
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>1,218,700,108.07</b>	<b>1,313,761,278.90</b>
<b>รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิก่อนต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>44,731,072.45</b>	<b>(74,141,621.82)</b>
ต้นทุนทางการเงิน	1,428,983.26	1,447,796.88
<b>รวมรายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ</b>	<b>43,302,089.19</b>	<b>(75,589,418.70)</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ .....  
 (นางฉันทนา ทรงสิทธิ์โชค)  
 ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

ลงชื่อ พลอากาศเอก .....  
 (มนตรี ชวนะประยูร)  
 ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย

**สำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย**  
**งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน**  
**สำหรับปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2568**

(หน่วย : บาท)

	ทุนรับโอนจาก กรมการบันพลงรอน	ทุนประเดิมจาก รัฐบาล	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566- ตามที่รายงานไว้เดิม</b>	<b>15,966,945.42</b>	<b>215,287,300.00</b>	<b>1,919,234,893.96</b>	<b>2,150,489,139.38</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปี 2567</b>				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	(75,589,418.70)	(75,589,418.70)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567- หลังการปรับปรุง</b>	<b>15,966,945.42</b>	<b>215,287,300.00</b>	<b>1,843,645,475.26</b>	<b>2,074,899,720.68</b>
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567</b>	<b>15,966,945.42</b>	<b>215,287,300.00</b>	<b>1,843,645,475.26</b>	<b>2,074,899,720.68</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน สำหรับปี 2568</b>				
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	43,302,089.19	43,302,089.19
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568</b>	<b>15,966,945.42</b>	<b>215,287,300.00</b>	<b>1,886,947,564.45</b>	<b>2,118,201,809.87</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

ลงชื่อ .....  
 (นางฉันทนา ทรงสิทธิ์โชค)  
 ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

ลงชื่อ พลอากาศเอก .....  
 (มนตรี ชวนะประยูร)  
 ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลงรอนแห่งประเทศไทย

# หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

## 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 และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสีงแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ซึ่งในวาระแรกให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของกรมการการบินพลเรือน (เดิม) มาปฏิบัติงานของสำนักงาน ดังนี้ กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กองมาตรฐานสนามบิน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นส่วนงานที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสำนักส่งเสริม และพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ทุนเริ่มต้นของ กพท. ได้รับโอนทรัพย์สิน หนี้สิน และงบประมาณ มาจากกรมการการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจของ กพท. ตามพระราชกำหนดนี้ และอีกส่วนหนึ่งได้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2559 งบกลาง รายการเงินสำรอง เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเพื่อเป็นทุนประเดิมของ 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 ให้เริ่มเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 เป็นต้นไป

2. ค่าดำเนินการออกตรวจ โดยเรียกเก็บจากผู้ตรวจ ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามความในมาตรา 5/1 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ทดลอง ทดสอบ หรือกระทำได้ด้วยประการใดเพื่อประกอบการพิจารณาออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง หรือในการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพบริษัท ชิ้นส่วนของอากาศยาน 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 ได้บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงานการเงินประจำปีงบประมาณ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน และงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลัง กำหนด 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)

รอบระยะเวลาบัญชีใช้ปีปฏิทิน 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 และธนาคาณัติ 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	อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ค้างชำระเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ
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 หรือมีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

- เงินลงทุนระยะยาว หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้เกิน 1 ปี หรือมีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

### 3.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูง และไม่มีลักษณะคงทนถาวร หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน

### 3.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานจ่ายเพื่อซื้อสินทรัพย์หรือบริการไปแล้ว และจะได้รับประโยชน์ตอบแทนในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะใช้หมดไปในระยะสั้น หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าตามมูลค่าของสินทรัพย์หรือบริการที่คาดว่าจะได้รับ

### 3.6 อาคาร และอุปกรณ์

- หน่วยงานแสดงรายการ อาคาร และอุปกรณ์ตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม
- หน่วยงานรับรู้รายการอุปกรณ์ เฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป ยกเว้นรายการที่ได้มาก่อนปี 2563 รับรู้เป็นอุปกรณ์เมื่อมีมูลค่าขั้นต่ำตั้งแต่ 5,000 บาท ขึ้นไป
- ราคาทุนรวมต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพและสถานที่ที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร ราคาทุนของสินทรัพย์ที่ก่อสร้างขึ้นเองประกอบด้วย ต้นทุนค่าวัสดุ ค่าแรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์
- ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีรูปแบบและอายุการใช้งานให้ประโยชน์ที่แตกต่างกัน และมีต้นทุนที่มีนัยสำคัญจะบันทึกส่วนประกอบนั้นแยกต่างหากหากจากกัน
- ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคาร และอุปกรณ์เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่หน่วยงานจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้นจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ และตัดมูลค่าของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนออกจากบัญชีด้วยมูลค่าตามบัญชี ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงอาคาร และอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น
- ค่าเสื่อมราคานั้นก็ก็เป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณตามหนังสือกรมบัญชีกลาง 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
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	2-5 ปี
- ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	

### 3.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน หมายถึง ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ รวมถึงระบบงานต่าง ๆ และต้นทุนเว็บไซต์ ทั้งที่ได้มาจากการจัดซื้อ และการจ้างพัฒนาขึ้น โดยหน่วยงานมีสิทธิควบคุมการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์นั้น และคาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการบริการจากสินทรัพย์นั้นเกินกว่าหนึ่งปี หน่วยงานแสดงรายการสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม
  - กพท. รับรู้สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเฉพาะรายการที่มีมูลค่าขั้นต่ำต่อหน่วยหรือต่อชุดตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป
  - ค่าจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ดังนี้
- |   |        |
|---|--------|
| โปรแกรมคอมพิวเตอร์                                | 3-5 ปี |
| ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมระหว่างพัฒนา |        |
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้รับโอนจากกรมการบินพลเรือน ใช้ราคาทุนสุทธิ ณ วันที่รับโอนเป็นราคาทุน และคำนวณค่าตัดจำหน่ายตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ ซึ่งไม่เกินอัตราค่าตัดจำหน่ายที่กำหนดข้างต้น

### 3.8 เจ้าหนี้การค้า

- กพท. รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

### 3.9 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

- กพท. รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

### 3.10 เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน

เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน เป็นหนี้สินจากสัญญาเช่าที่ทำให้เกิดการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับจากสินทรัพย์ให้แก่ผู้เช่า ไม่ว่าในที่สุดการโอนกรรมสิทธิ์จะเกิดขึ้นหรือไม่ ซึ่งถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน กพท. รับรู้เป็นสินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่าการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินในงบแสดงฐานะทางการเงินด้วยจำนวนเงินเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายต้องนำมาแยกเป็นค่าใช้จ่ายทางการเงิน และส่วนที่จะนำไปลดหนี้สินที่ยังไม่ได้ชำระ ค่าใช้จ่ายทางการเงินต้องปันส่วนให้กับงวดต่าง ๆ ตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อทำให้อัตราดอกเบี้ยแต่ละงวดเป็นอัตราคงที่สำหรับยอดคงเหลือของหนี้สินที่เหลืออยู่แต่ละงวด กพท. คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับการเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ที่เช่าโดยสอดคล้องกับวิธีการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์เสื่อมสภาพซึ่ง กพท. เป็นเจ้าของโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ทั้งนี้ หากไม่มีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ กพท. จะเป็นเจ้าของสินทรัพย์เมื่ออายุสัญญาเช่าสิ้นสุดลง กพท. ต้องตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ให้หมดภายในอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์แล้วแต่อายุใดจะสั้นกว่า

#### สัญญาเช่าดำเนินงาน

กพท. รับรู้จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากนี้จะมีเกณฑ์อื่นที่เป็นระบบซึ่งสะท้อนถึงระยะเวลาที่ผู้เช่าได้รับประโยชน์ได้ดีกว่า

### 3.11 รายได้จากเงินงบประมาณ

- กพท. รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินงบประมาณ

### 3.12 รายได้ค่าธรรมเนียม

- เป็นรายได้ที่ กพท. ได้รับอนุญาตให้เก็บรายได้นั้น เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานของ กพท. รับรู้เป็นรายได้เมื่อเกิดรายได้ ดังนี้

  - (1) รายได้ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต รับรู้รายได้เมื่อดำเนินการอนุญาตแล้วเสร็จ
  - (2) รายได้ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ รับรู้รายได้เมื่อผู้โดยสารเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ
  - (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 เพื่อแสดงภาวะผูกพันที่หน่วยงานจะต้องนำเงินส่งคลังในงวดบัญชีต่อไป

### 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 ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ 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)	
	2568	2567
เงินฝากสถาบันการเงิน	618,235,543.13	402,043,557.60
<b>รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด</b>	<b>618,235,543.13</b>	<b>402,043,557.60</b>

#### หมายเหตุ 5 ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม-หน่วยงานภาครัฐ	1,467,500.00	1,753,500.00
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม		
- หน่วยงานภาครัฐ	(209,700.00)	(570,700.00)
<b>ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม-หน่วยงานภาครัฐ สุทธิ</b>	<b>1,257,800.00</b>	<b>1,182,800.00</b>
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม-บุคคลภายนอก	96,505,899.94	87,797,406.56
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม		
- บุคคลภายนอก	(19,142,636.92)	(13,858,358.04)
<b>ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม-บุคคลภายนอก สุทธิ</b>	<b>77,363,263.02</b>	<b>73,939,048.52</b>
<b>รวมลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม</b>	<b>78,621,063.02</b>	<b>75,121,848.52</b>

ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

	(หน่วย : บาท)			
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม	ยังไม่เกินกำหนดระยะเวลา	เกินกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 30 วัน	เกินกำหนดระยะเวลาเกินกว่า 30 วัน	รวม
2568	49,030,200.00	5,900,399.42	43,042,800.52	<b>97,973,399.94</b>
2567	56,102,450.00	3,570,465.13	29,877,991.43	<b>89,550,906.56</b>

### หมายเหตุ 6 ลูกหนี้อื่นระยะสั้น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ลูกหนี้เงินยืม	569,513.00	585,290.00
รายได้ค้างรับ	56,305,680.00	56,950,020.00
ดอกเบี้ยค้างรับ	17,523,631.93	23,782,838.43
ลูกหนี้อื่น	42,419.03	45,669.96
<b>รวมลูกหนี้อื่นระยะสั้น</b>	<b>74,441,243.96</b>	<b>81,363,818.39</b>

ลูกหนี้เงินยืม ณ วันสิ้นปี แยกตามกำหนดระยะเวลาส่งหลักฐานการจ่าย ดังนี้

	(หน่วย : บาท)			
ลูกหนี้เงินยืม	ยังไม่เกินกำหนดระยะเวลา	เกินกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดระยะเวลาเกินกว่า 15 วัน	รวม
2568	569,513.00	-	-	<b>569,513.00</b>
2567	585,290.00	-	-	<b>585,290.00</b>

### หมายเหตุ 7 เงินลงทุนระยะสั้น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
เงินฝากธนาคาร-ประเภทฝากประจำ 6 เดือน	446,591,438.72	667,140,032.46
เงินฝากธนาคาร-ประเภทฝากประจำ 12 เดือน	846,800,530.39	824,419,241.98
<b>รวมเงินลงทุนระยะสั้น</b>	<b>1,293,391,969.11</b>	<b>1,491,559,274.44</b>

### หมายเหตุ 8 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	-	202,977.60
ค่าเบี้ยประกันชีวิตจ่ายล่วงหน้า	16,280,348.28	14,116,580.00
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>	<b>16,280,348.28</b>	<b>14,319,557.60</b>

### หมายเหตุ 9 อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ

ประเภท	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				หน่วย : บาท ราคาสุทธิ ณ 31 ธ.ค. 68	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด		ปลายงวด
ครุภัณฑ์สำนักงาน	4,549,015.73	1,074,135.15	-	-	5,623,150.88	3,231,898.77	537,666.76	-	3,769,565.53	1,853,585.35
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	2,314,125.21	52,920.00	-	-	2,367,045.21	2,018,330.47	152,298.79	-	2,170,629.26	196,415.95
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	1,902,783.93	175,300.00	-	-	2,078,083.93	1,547,011.03	142,069.12	-	1,689,080.15	389,003.78
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	22,000.00	-	-	67,504.00	36,582.74	7,151.08	-	43,733.82	23,770.18
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	2,797,114.19	-	-	-	2,797,114.19	2,726,762.97	17,487.15	-	2,744,250.12	52,864.07
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	37,676,258.21	476,680.85	-	-	38,152,939.06	36,969,555.44	449,606.31	-	37,419,161.75	733,777.31
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	1.00	-	-	-	1.00	-	-	-	-	1.00
<b>รวม</b>	<b>49,284,802.27</b>	<b>1,801,036.00</b>	-	-	<b>51,085,838.27</b>	<b>46,530,141.42</b>	<b>1,306,279.21</b>	-	<b>47,836,420.63</b>	<b>3,249,417.64</b>
ครุภัณฑ์ยานพาหนะตามสัญญาเช่าการเงิน	-	3,542,121.57	-	-	3,542,121.57	-	559,282.32	-	559,282.32	2,982,839.25
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ตามสัญญาเช่าการเงิน	30,013,473.49	-	-	-	30,013,473.49	9,518,250.72	10,004,491.20	-	19,522,741.92	10,490,731.57
<b>รวม</b>	<b>30,013,473.49</b>	<b>3,542,121.57</b>	-	-	<b>33,555,595.06</b>	<b>9,518,250.72</b>	<b>10,563,773.52</b>	-	<b>20,082,024.24</b>	<b>13,473,570.82</b>
<b>รวมอาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ</b>	<b>79,298,275.76</b>	<b>5,343,157.57</b>	-	-	<b>84,641,433.33</b>	<b>56,048,392.14</b>	<b>11,870,052.73</b>	-	<b>67,918,444.87</b>	<b>16,722,988.46</b>

### หมายเหตุ 9 อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ (ต่อ)

ประเภท	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				หน่วย : บาท ราคาสุทธิ ณ 31 ธ.ค. 68	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด		ปลายงวด
อาคารสำนักงาน	5,544,267.57	-	-	(5,544,267.57)	-	2,585,461.71	335,277.93	(2,920,739.64)	-	-
<b>รวม</b>	<b>5,544,267.57</b>	-	-	<b>(5,544,267.57)</b>	-	<b>2,585,461.71</b>	<b>335,277.93</b>	<b>(2,920,739.64)</b>	-	-
ครุภัณฑ์สำนักงาน	6,289,031.20	903,200.00	-	(2,643,215.47)	4,549,015.73	5,520,828.38	352,116.15	(2,641,045.76)	3,231,898.77	1,317,116.96
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	4,527,471.52	-	-	(2,213,346.31)	2,314,125.21	4,041,370.24	173,216.72	(2,196,256.49)	2,018,330.47	295,794.74
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	5,103,981.15	258,203.00	-	(3,459,400.22)	1,902,783.93	4,850,698.82	155,617.43	(3,459,305.22)	1,547,011.03	355,772.90
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	-	-	-	45,504.00	30,884.12	5,698.62	-	36,582.74	8,921.26
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	2,989,614.19	87,500.00	-	(280,000.00)	2,797,114.19	2,986,376.13	20,385.84	(279,999.00)	2,726,762.97	70,351.22
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	79,238,443.63	691,814.00	-	(36,253,999.42)	37,676,258.21	70,942,178.52	2,280,730.34	(36,253,353.42)	36,969,555.44	706,702.77
ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	78,255.50	-	-	(78,254.50)	1.00	78,244.50	-	(78,244.50)	-	1.00
<b>รวม</b>	<b>92,272,301.19</b>	<b>1,940,717.00</b>	-	<b>(44,928,215.92)</b>	<b>49,284,802.27</b>	<b>88,450,580.71</b>	<b>2,987,765.10</b>	<b>(44,908,204.39)</b>	<b>46,530,141.42</b>	<b>2,754,660.85</b>
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ตามสัญญาเช่าการเงิน	14,385,170.21	15,628,303.28	-	-	30,013,473.49	1,598,352.24	7,919,898.48	-	9,518,250.72	20,495,222.77
<b>รวม</b>	<b>14,385,170.21</b>	<b>15,628,303.28</b>	-	-	<b>30,013,473.49</b>	<b>1,598,352.24</b>	<b>7,919,898.48</b>	-	<b>9,518,250.72</b>	<b>20,495,222.77</b>
<b>รวมอาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ</b>	<b>112,201,738.97</b>	<b>17,569,020.28</b>	-	<b>(50,472,483.49)</b>	<b>79,298,275.76</b>	<b>92,634,394.66</b>	<b>11,242,941.51</b>	<b>(47,828,944.03)</b>	<b>56,048,392.14</b>	<b>23,249,883.62</b>

### หมายเหตุ 10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ

ประเภท	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				หน่วย : บาท ราคาสุทธิ ณ 31 ธ.ค. 68	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด	ปลายงวด	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	368,873,520.52	-	76,909,681.84	-	445,783,202.36	323,723,477.44	31,965,439.52	-	355,688,916.96	90,094,285.40
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	37,961,477.60	92,561,212.90	(93,532,678.00)	-	36,990,012.50	-	-	-	-	36,990,012.50
<b>รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ</b>	<b>406,834,998.12</b>	<b>92,561,212.90</b>	<b>(16,622,996.16)</b>	<b>-</b>	<b>482,773,214.86</b>	<b>323,723,477.44</b>	<b>31,965,439.52</b>	<b>-</b>	<b>355,688,916.96</b>	<b>127,084,297.90</b>

ประเภท	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				หน่วย : บาท ราคาสุทธิ ณ 31 ธ.ค. 68	
	ต้นงวด	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด	ปลายงวด	
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	45,150,043.08
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	1,410,012.50	98,596,185.10	(62,044,720.00)	-	37,961,477.60	-	-	-	-	37,961,477.60
<b>รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ</b>	<b>343,078,963.09</b>	<b>98,596,185.10</b>	<b>(8,534,806.56)</b>	<b>(26,305,343.51)</b>	<b>406,834,998.12</b>	<b>269,892,166.23</b>	<b>80,136,629.72</b>	<b>(26,305,318.51)</b>	<b>323,723,477.44</b>	<b>83,111,520.68</b>

### หมายเหตุ 11 เจ้าหนี้การค้า

เจ้าหนี้การค้า-หน่วยงานภาครัฐ  
เจ้าหนี้การค้า-บุคคลภายนอก  
**รวมเจ้าหนี้การค้า**

(หน่วย : บาท)	
2568	2567
1,982,164.68	2,889.00
16,004,822.90	18,644,083.63
<b>17,986,987.58</b>	<b>18,646,972.63</b>

### หมายเหตุ 12 เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น

รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง  
รายได้รอกการรับรู้  
**รวมเจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น**

(หน่วย : บาท)	
2568	2567
140,000.00	-
1,234,930.20	2,840,725.45
<b>1,374,930.20</b>	<b>2,840,725.45</b>

### หมายเหตุ 13 เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น

ดอกเบี้ยค้างจ่าย  
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย  
ใบสำคัญค้างจ่าย  
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง  
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอนำส่ง  
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น  
**รวมเจ้าหนี้อื่นระยะสั้น**

(หน่วย : บาท)	
2568	2567
94,364.05	136,653.09
382,056.47	7,503,514.36
13,274,681.45	6,912,236.81
5,512,685.92	4,899,417.26
88,807.60	91,689.87
32,052,288.29	11,437,485.21
<b>51,404,883.78</b>	<b>30,980,996.60</b>

### หมายเหตุ 14 ส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี

หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน  
**รวมส่วนของเจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน**  
ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี

(หน่วย : บาท)	
2568	2567
9,982,448.51	9,888,171.00
<b>9,982,448.51</b>	<b>9,888,171.00</b>

### หมายเหตุ 15 เงินรับฝากระยะสั้น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
เงินประกันสัญญา	4,698,957.00	6,978,997.00
เงินประกันผลงาน	1,810,730.72	1,291,154.24
เงินประกันของ	1,813,692.00	1,200,000.00
<b>รวมเงินรับฝากระยะสั้น</b>	<b>8,323,379.72</b>	<b>9,470,151.24</b>

### หมายเหตุ 16 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
รายได้รับล่วงหน้า	3,336,667.17	3,050,873.46
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>	<b>3,336,667.17</b>	<b>3,050,873.46</b>

### หมายเหตุ 17 เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินระยะยาว-สุทธิ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 กพท. มีหนี้สินที่เกิดจากสัญญาเช่าการเงินซึ่งเป็นการเช่าครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ระยะเวลาของสัญญา 3 ปี และครุภัณฑ์ยานพาหนะ ระยะเวลาของสัญญา 4 ปี 9 เดือน โดย กพท. จะส่งมอบครุภัณฑ์ที่เช่าคืนให้แก่ผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดสัญญา ยอดคงเหลือของหนี้สิน ณ วันที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เป็นดังนี้

	(หน่วย : บาท)		
	2568		รวม
	หนี้ถึงกำหนดจ่ายภายใน 1 ปี	หนี้ถึงกำหนดจ่ายเกิน 1 ปี	
จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	10,741,800.00	5,554,030.00	16,295,830.00
หัก ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าการเงิน	(759,351.49)	(356,534.86)	(1,115,886.35)
<b>มูลค่าสุทธิ</b>	<b>9,982,448.51</b>	<b>5,197,495.14</b>	<b>15,179,943.65</b>

	(หน่วย : บาท)		
	2567		รวม
	หนี้ถึงกำหนดจ่ายภายใน 1 ปี	หนี้ถึงกำหนดจ่ายเกิน 1 ปี	
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)
<b>มูลค่าสุทธิ</b>	<b>9,888,171.00</b>	<b>12,063,818.78</b>	<b>21,951,989.78</b>

### หมายเหตุ 18 เงินรับฝากระยะยาว

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
เงินประกันสัญญา-ระยะยาว	9,300,186.00	9,300,186.00
<b>รวมเงินรับฝากระยะยาว</b>	<b>9,300,186.00</b>	<b>9,300,186.00</b>

ในงวดปี 2566 มีเงินประกันสัญญาเข้าพื้นที่และอุปกรณ์ในสถานที่เช่าเลขที่ 42/2566 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2566 กับบริษัท โดยยึดตามนคร จำกัด ผู้ให้เช่าทั้งจำนวน มีกำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566-30 กันยายน 2569 และในปี 2567 มีการแก้ไขสัญญาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2567 เปลี่ยนระยะเวลาเช่าเป็นตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2567-1 มกราคม 2570

### หมายเหตุ 19 กู้รับโอนจากกรมการbinพลเรือน

กพท. ได้รับโอนทรัพย์สินจากกรมการbinพลเรือน รวมทั้งสิ้นจำนวน 15,966,945.42 บาท ดังนี้

- ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการbinพลเรือน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 6,386,036.31 บาท
- ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2559 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการbinพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบสินทรัพย์ (ครุภัณฑ์) ที่โอนมาใช้งานที่ กพท. สินทรัพย์ที่รับโอน ประกอบด้วย อาคาร ครุภัณฑ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 9,310,233.31 บาท
- ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2560 กพท. ได้รับโอนสินทรัพย์จากกรมการbinพลเรือน และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรับมอบครุภัณฑ์ โดยถือตามมูลค่าคงเหลือตามระบบ GFMIS จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 270,675.80 บาท

### หมายเหตุ 20 กู้ประเดิมจากรัฐบาล

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

### หมายเหตุ 21 การจัดประเภทรายการใหม่

	(หน่วย : บาท)		
	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่	ตามที่รายงานใหม่
ค่าใช้จ่าย	487,745,181.15	14,104,615.50	501,849,796.65
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	15,769,615.50	(14,104,615.50)	1,665,000.00

**หมายเหตุ 22 รายได้ค่าธรรมเนียม**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต	90,177,700.08	76,441,100.00
ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีด้านการเดินอากาศ	16,616,075.00	13,782,980.00
ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ	1,074,275,400.00	1,062,887,810.00
ค่าดำเนินการออกตรวจ	20,449,000.00	17,317,500.00
<b>รวมรายได้ค่าธรรมเนียม</b>	<b>1,201,518,175.08</b>	<b>1,170,429,390.00</b>

**หมายเหตุ 23 รายได้อื่น**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
เงินเพิ่มค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ	23,549,216.88	15,030,701.74
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากจากสถาบันการเงิน	35,358,362.00	44,489,504.03
รายได้อื่น	920,000.89	7,525,581.58
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	481,889.42	512,477.04
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>60,309,469.19</b>	<b>67,558,264.39</b>

**หมายเหตุ 24 ค่าใช้จ่ายบุคลากร**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
เงินเดือน	570,417,184.36	519,807,787.71
ค่าล่วงเวลา	6,454,441.19	6,904,557.64
เงินประจำตำแหน่ง	54,797,514.59	50,963,127.42
ค่ารักษาพยาบาล	17,857,868.31	15,938,059.84
เงินช่วยการศึกษาบุตร	616,231.75	547,207.00
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างและเกษียณอายุ	7,538,389.00	3,657,369.83
เงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ	-	17,000,000.00
ค่าเบี้ยประกันชีวิต	22,691,810.71	15,853,045.69
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	34,684,375.39	30,638,678.09
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	29,268,850.00	28,454,525.00
<b>รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร</b>	<b>744,326,665.30</b>	<b>689,764,358.22</b>

**หมายเหตุ 25 ค่าตอบแทน**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ	3,348,150.00	2,962,650.00
ค่าตอบแทนคณะกรรมการ	789,774.19	684,838.71
<b>รวมค่าตอบแทน</b>	<b>4,137,924.19</b>	<b>3,647,488.71</b>

**หมายเหตุ 26 ค่าใช้สอย**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	30,361,311.00	76,278,939.69
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	61,783,117.26	120,131,457.90
ค่าจ้างเหมาบริการ	134,914,748.23	134,204,090.23
ค่าจ้างที่ปรึกษา	39,610,008.13	31,693,496.54
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	6,526,529.89	5,541,117.87
ค่าเช่าสำนักงาน	62,001,240.00	60,834,550.00
ค่าเช่ายานพาหนะ	1,931,318.19	2,431,800.00
ค่าเช่าระบบ Cloud Server	15,847,108.00	-
ค่าสอบบัญชี	1,600,000.00	1,480,000.00
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	101,461.32	229,790.15
ค่าสมาชิกเพื่อการดำเนินงาน	16,378,134.53	18,226,490.50
ค่าเช่าสินทรัพย์เพื่อการดำเนินงาน	42,308,916.41	47,670,797.28
ค่าใช้สอยอื่น	1,802,716.25	3,127,266.49
<b>รวมค่าใช้สอย</b>	<b>415,166,609.21</b>	<b>501,849,796.65</b>

**หมายเหตุ 27 ค่าวัสดุ**

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าวัสดุ	2,661,473.34	3,414,283.90
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	550,533.70	563,214.50
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	39,772.71	1,856,076.00
<b>รวมค่าวัสดุ</b>	<b>3,251,779.75</b>	<b>5,833,574.40</b>

### หมายเหตุ 28 ค่าสาธารณูปโภค

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าไฟฟ้า	(1,756,481.01)	7,197,519.60
ค่าประปา	233,344.56	193,866.18
ค่าโทรศัพท์	389,303.38	404,563.14
ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	1,067,004.00	1,067,004.00
ค่าบริการไปรษณีย์โทรเลขและขนส่ง	267,559.59	340,958.15
<b>รวมค่าสาธารณูปโภค</b>	<b>200,730.52</b>	<b>9,203,911.07</b>

### หมายเหตุ 29 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ค่าเสื่อมราคา-อาคารสำนักงาน	-	335,277.93
ค่าเสื่อมราคา-ครุภัณฑ์	1,306,279.21	2,987,765.10
ค่าเสื่อมราคา-ครุภัณฑ์ตามสัญญาเช่าการเงิน	10,563,773.52	7,919,898.48
ค่าตัดจำหน่าย-สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	29,435,532.52	80,136,629.72
<b>รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย</b>	<b>41,305,585.25</b>	<b>91,379,571.23</b>

### หมายเหตุ 30 ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนอื่นเพื่อการดำเนินงาน	5,387,534.97	1,665,000.00
<b>รวมค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนอื่นและบริจาค</b>	<b>5,387,534.97</b>	<b>1,665,000.00</b>

### หมายเหตุ 31 ค่าใช้จ่ายอื่น

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	-	1,993,564.46
หนี้สงสัยจะสูญ	4,923,278.88	8,424,014.16
<b>รวมค่าใช้จ่ายอื่น</b>	<b>4,923,278.88</b>	<b>10,417,578.62</b>

### หมายเหตุ 32 ต้นทุนทางการเงิน

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าการเงิน	1,428,983.26	1,447,796.88
<b>รวมต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>1,428,983.26</b>	<b>1,447,796.88</b>

### หมายเหตุ 33 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กพท. มีพนักงานเป็นสมาชิกกองทุนจำนวน 526 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 34,684,375.39 บาท ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทย จำกัด (มหาชน)

### หมายเหตุ 34 ภาวะผูกพัน

- ภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน  
กพท. ได้มีการเช่าทรัพย์สิน และมีรายจ่ายประเภทค่าใช้สอย ซึ่ง กพท. ในฐานะผู้เช่า โดยมีภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับการเช่าทรัพย์สิน โดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567 ดังนี้

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
ไม่เกิน 1 ปี	63,790,398.00	64,725,738.00
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	-	63,790,398.00
<b>รวม</b>	<b>63,790,398.00</b>	<b>128,516,136.00</b>

- ภาวะผูกพันตามสัญญาจ้างเหมาบริการ  
กพท. มีภาวะผูกพันตามสัญญาจ้างเหมาบำรุงรักษาระบบ Software Safety Oversight (SOM) System และการจ้างเหมาบริการอื่นเป็นจำนวนรวม 30,180,351.53 บาท  
- ภาวะผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

### สัญญาที่ยังไม่ได้รับรู้

	(หน่วย : บาท)	
	2568	2567
อุปกรณ์ และอื่น ๆ	17,010,037.50	114,571,129.28
<b>รวม</b>	<b>17,010,037.50</b>	<b>114,571,129.28</b>

ภาวะผูกพันข้างต้นเกิดจากมูลค่าตามสัญญาจ้างก่อสร้าง ปรับปรุง และจัดหาสินทรัพย์

### หมายเหตุ 35 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครอง รวมทั้งสิ้น 36 คดี ทุนทรัพย์เป็นจำนวนเงินรวม 204,174,910.25 บาท (ปี 2567 จำนวน 37 คดี ทุนทรัพย์เป็นจำนวนเงินรวม 206,012,367.93 บาท) โดยคดีที่มีความสำคัญเป็นคดีที่กลุ่มพนักงาน กพท. ฟ้องร้องเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลและเรียกค่าเสียหายจาก กพท. เพื่อชดเชยรายได้ จำนวน 30 คดี จำนวนเงินรวม 151,284,392.98 บาท จากกรณีที่มีการโอนเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งกลุ่มพนักงานดังกล่าว ได้รับการปรับเงินเดือนที่คำนวณตามหลักเกณฑ์ของประกาศ กพท. เรื่อง อัตราเงินเดือนและค่าตอบแทนของข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการ สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศที่ผ่านการคัดเลือกให้ไปปฏิบัติงานที่สำนักงานการขนส่งทางอากาศแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2559 และได้รับการประเมินเลื่อนขั้นเงินเดือนก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่ในวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และเข้าสู่กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของ กพท. เช่นเดียวกับพนักงานที่บรรจุใหม่ ซึ่งกลุ่มพนักงานอ้างว่าควรมีสิทธิได้รับการปรับเงินเดือนให้เหมาะสมกับประสบการณ์ ซึ่งในขณะนั้น กพท. ยังไม่มีระเบียบที่บังคับใช้เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ปัจจุบันคดีพิพาทดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลางจำนวน 26 คดี จำนวนเงินรวม 141,777,827.07 บาท สำหรับข้อพิพาทของพนักงานอีก 4 คดี (จำนวนเงินอ้างอิงตามคำเรียกร้องเดิมรวม 9,506,565.91 บาท) สืบเนื่องจากกลุ่มพนักงานดังกล่าวได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการ กพท. ตามขั้นตอนเพื่อรักษาสิทธิในการนำคดีไปสู่การพิจารณาของศาลปกครองซึ่งต่อมา กพท. ได้รับสำเนาคำฟ้องและหมายเรียกให้ทำคำให้การจากศาลปกครองกลางในส่วนของพนักงานที่ร่วมอุทธรณ์แล้ว จำนวน 8 ราย (ซึ่งได้รวมอยู่ใน 26 คดีข้างต้นแล้ว) อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กพท. ยังไม่ได้รับสำเนาคำฟ้องหรือหมายเรียกให้ทำคำให้การในส่วนของพนักงานอีก 4 ราย แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนว่าพนักงานกลุ่มดังกล่าวจะใช้สิทธิยื่นฟ้องต่อศาลปกครองหรือไม่ และข้อพิพาทดังกล่าวยังไม่เป็นที่ยุติ กพท. จึงยังคงเปิดเผยรายการดังกล่าวเป็นหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้ว และเชื่อมั่นว่าเมื่อคดีถึงที่สุดจะไม่มี ความเสียหายเกิดขึ้นต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของหน่วยงานอย่างมีสาระสำคัญ

### หมายเหตุ 36 รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

รายการ	งบสุทธิ	เงินกันไว้เบิก เหลือปี (การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	782,846,682.89	-	-	667,437,463.34	115,409,219.55
งบดำเนินงาน	604,455,229.02	-	93,841,054.54	354,883,878.83	155,730,295.65
งบลงทุน	8,523,490.00	-	-	4,685,589.70	3,837,900.30
งบรายจ่ายอื่น	48,126,647.68	-	10,460,824.35	25,465,168.70	12,200,654.63
งบเงินสำรองจ่าย	5,000,000.00	-	-	-	5,000,000.00
เพื่อกรณีฉุกเฉิน หรือจำเป็น					
<b>รวม</b>	<b>1,448,952,049.59</b>	<b>-</b>	<b>104,301,878.89</b>	<b>1,052,472,100.57</b>	<b>292,178,070.13</b>

รายงานฐานะเงินกันไว้เบิกเหลือปี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

รายการ	เงินกันไว้เบิกเหลือปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	62,536,158.85	62,536,158.85	-
งบลงทุน	76,732,560.00	61,072,560.00	15,660,000.00
งบรายจ่ายอื่น	47,168,382.84	24,899,657.90	22,268,724.94
<b>รวม</b>	<b>186,437,101.69</b>	<b>148,508,376.75</b>	<b>37,928,724.94</b>

### หมายเหตุ 37 รายงานรายได้แผ่นดิน

สำนักงานการขนส่งทางอากาศแห่งประเทศไทย  
รายงานรายได้แผ่นดิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย : บาท)

	2568	2567
<b>รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ</b>		
รายได้แผ่นดิน-ค่าปรับ	5,140,000.00	3,500,000.00
<b>รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บสุทธิ</b>	<b>5,140,000.00</b>	<b>3,500,000.00</b>
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	5,000,000.00	3,500,000.00
<b>รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง</b>	<b>140,000.00</b>	<b>-</b>
ปรับ รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง	(140,000.00)	-
<b>รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

### หมายเหตุ 38 วันที่ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงิน

รายงานการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกจากรายงานการเงินโดยผู้อำนวยการสำนักงานการขนส่งทางอากาศแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2569

*(ลายเซ็น)*

# ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของ กพท. CAAT's Key Operational Achievements



## ด้านการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน Civil Aviation Oversight

การยกระดับระบบกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศของประเทศไทย  
สู่มาตรฐานสากลผ่านการเตรียมความพร้อมเชิงระบบและการตรวจประเมิน  
ระดับนานาชาติ

Enhancing Thailand's Airworthiness Oversight System  
to International Standards through Systematic Preparedness  
and International Assessments

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อยกระดับระบบกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
2. เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยการบินแก่ประชาชน สาธารณชน และผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ
3. เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

### Objectives

1. To elevate Thailand's airworthiness oversight system to comply with international standards.
2. To strengthen public and passenger confidence in aviation safety.
3. To enhance the competitiveness and sustainable growth of the country's aviation industry.

### รายละเอียดโดยสรุป

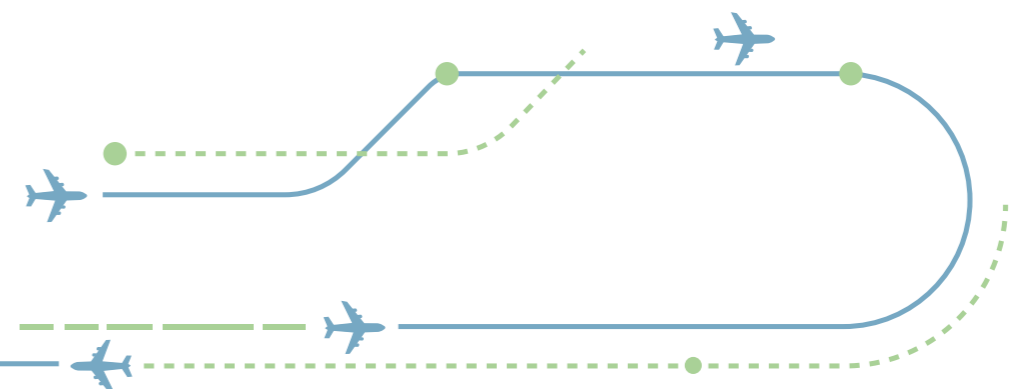
ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR) ได้ดำเนินการยกระดับมาตรฐานระบบกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ กระบวนการตรวจสอบ การกำกับดูแลการบำรุงรักษาอากาศยาน ตลอดจนการเสริมสร้างศักยภาพของผู้ตรวจสอบด้านความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Inspector) เพื่อให้ระบบกำกับดูแลของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากลและได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ โดยในปี 2568 ประเทศไทยได้รับการตรวจประเมินจากทั้งสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

### Summary

The Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR) has continuously enhanced the standards of Thailand's airworthiness oversight system. This covers the development and improvement of legislation, regulations, inspection procedures, aircraft maintenance oversight, and the capacity-building of airworthiness inspectors. These initiatives aim to ensure that Thailand's oversight system complies with international standards and gains international recognition. In 2025, Thailand underwent assessments by both the Federal Aviation Administration (FAA) of the United States and the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ในการเตรียมความพร้อมก่อนการรับการตรวจประเมินอย่างเป็นทางการ ฝ่าย AIR ได้ดำเนินการทบทวน ปรับปรุง และพัฒนาระบบกำกับดูแลด้านความสมควรเดินอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในทุกองค์ประกอบ รวมถึงการจัดให้มีการตรวจประเมินเสมือนจริง (Mock Audit) โดยผู้เชี่ยวชาญจากองค์กรการบินระดับนานาชาติ เพื่อทดสอบความพร้อมของระบบกำกับดูแล กระบวนการดำเนินงาน เอกสาร หลักฐาน และความเข้าใจของบุคลากรในภาพรวม

In preparation for these formal assessments, AIR reviewed, improved, and strengthened the airworthiness oversight system across all domains to ensure alignment with international standards. This included conducting mock audits by experts from international aviation organizations to test the readiness of the oversight system, operational procedures, documentation, compliance evidence, and the overall technical proficiency of personnel.



จากการเตรียมการดังกล่าว ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยผ่านการตรวจประเมินจาก FAA และได้รับการจัดให้อยู่ในระดับ Category 1 (Meeting ICAO Standards) รวมถึงผ่านการตรวจประเมินจาก ICAO ด้วยระดับคะแนนประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Effective Implementation Score) ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก และภูมิภาคอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนถึงความเข้มแข็งและพัฒนาการของระบบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (รวมการเตรียมความพร้อม การดำเนินการ และการรับการตรวจประเมินจากองค์กรระหว่างประเทศ)

#### ผลการปฏิบัติงาน

1. ระบบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยได้รับการยอมรับในระดับสากล
2. เสริมสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยการบินแก่ประชาชนและผู้โดยสาร
3. สนับสนุนภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของอุตสาหกรรมการบินไทยในเวทีระหว่างประเทศ
4. ส่งเสริมการดำเนินงานของผู้ประกอบการภายใต้กรอบการกำกับดูแลที่มีมาตรฐาน ชัดเจน และเป็นธรรม

As a result of these preparations, Thailand achieved international recognition by successfully passing the FAA assessment and being restored to Category 1 (Meeting ICAO Standards) status. Thailand also successfully passed the ICAO assessment, achieving an Effective Implementation (EI) Score significantly above both the global and regional averages. These outcomes clearly reflect the strength and progress of Thailand's aviation safety oversight system.

#### Implementation Period

Fiscal Year 2025 (covering preparation, implementation, and evaluation by international organizations)

#### Key Outcomes

1. Thailand's airworthiness oversight system gained international recognition.
2. Public and passenger confidence in aviation safety was strengthened.
3. The image and reliability of Thailand's aviation industry were enhanced on the international stage.
4. Operators were supported by a regulatory framework that is standardized, transparent, and fair.



### การตรวจและออกใบอนุญาตการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และหน่วยงานอื่น ๆ

### Inspection and Licensing of the Air Transport of Dangerous Goods for Thai and Foreign Air Operators and Related Entities

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศเป็นไปตามข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 68 ว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ
2. เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปฏิบัติให้เป็นไปตามหมวด 1/3 การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2493 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 อย่างถูกต้องและครบถ้วน
3. เพื่อจัดให้มีระบบการพิจารณา ตรวจสอบ และออกใบอนุญาตการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้
4. เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรับมอบ จัดเก็บ บรรจุทุก ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตรายโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือนักบินในอากาศยาน
5. เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศของประเทศ ให้สอดคล้องกับภาคผนวกที่ 18 (Annex 18) และข้อกำหนดทางเทคนิค (Technical Instruction) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

#### Objectives

1. To oversee and inspect operations relating to the air transport of dangerous goods in accordance with CAAT Requirement No. 68 on Application for and Issuance of Permission for Operating Dangerous Goods and Prohibited or Special Handling Items.
2. To ensure that air operators, both Thai and foreign, and relevant entities fully and correctly comply with Section 1/3 of the Air Navigation Act, B.E. 2493 (1950) and its amendment No. 14, B.E. 2562 (2019), regarding the oversight of the transport of dangerous goods and prohibited or special care items.
3. To establish an efficient, transparent, and auditable system for the consideration, inspection, and issuance of licenses for dangerous goods air transport.
4. To prevent the unauthorized acceptance, storage, loading, unloading, or transport of dangerous goods, which could pose risks to the safety of aircraft or persons on board.
5. To enhance national safety standards for the air transport of dangerous goods in line with Annex 18 and the Technical Instructions of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

#### รายละเอียดโดยสรุป

ตรวจสอบและพิจารณาออกใบอนุญาตการดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายตามคำขอจากผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ และหน่วยงานอื่น ตามคำร้องขอ

#### Summary

Applications submitted by Thai and foreign air operators, and other entities for licenses for air transport of dangerous goods were reviewed and inspected, and permits were issued accordingly.



### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

3 มีนาคม 2568 เป็นต้นไป

### ผลการปฏิบัติงาน

- จัดอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568 กองมาตรฐานการขนส่งวัตถุอันตราย ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) จัดโครงการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ณ โรงแรมรามารีกาเด้นส์ กรุงเทพฯ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเพื่อตอบสนองต่อข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น กพท. จึงออกกฎระเบียบใหม่เพื่อการดำเนินงานสอดคล้องกับแนวทางสากล โดยเฉพาะข้อบังคับทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO TI) และกฎระเบียบการขนส่งวัตถุอันตรายของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA DGR) ข้อกำหนดดังกล่าว ได้แก่ ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 68 ว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 73 ว่าด้วยการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ

- ตรวจสอบและออกใบอนุญาต
- 1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย จำนวน 9 ราย
- 2. ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ จำนวน 63 ราย จาก 105 ราย
- 3. หน่วยงานอื่น จำนวน 3 ราย จาก 10 ราย

การจัดเก็บรายได้ค่าใบอนุญาตและค่าดำเนินการตรวจสอบเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 10,320,000.00 บาท

### Implementation Period

From 3 March 2025 onwards

### Key Outcomes

- A workshop on the application and issuance of licenses for the transport of dangerous goods and prohibited or special handling items was held on 20 February 2025. The Dangerous Goods Standards Division under the Flight Operations Standards Department (OPS) organized this workshop at Rama Gardens Hotel, Bangkok, to enhance understanding of CAAT requirements on the application for and issuance of licenses for air transport of dangerous goods and prohibited or special handling items. In response to continuously evolving international standards and increasing safety concerns, CAAT introduced new regulations to align operations with international practices, particularly the ICAO Technical Instructions (ICAO TI) and the IATA Dangerous Goods Regulations (IATA DGR). The new regulations were CAAT Requirement No. 68 on Application for and Issuance of Permission for Operating Dangerous Goods and Prohibited or Special Handling Items, and CAAT Requirement No. 73 on the Operations Regarding the Transport of Dangerous Goods and Prohibited or Special Handling Items.

- Inspection and licensing activities were conducted for:
- 1. 9 Thai air operators
- 2. 63 foreign air operators (from a total of 105 operators)
- 3. 3 other entities out of 10 applicants

Total revenue collected from licensing and inspection service fees amounted to 10,320,000 baht.



### Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) Effective Implementation Score (EI Score) ของฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS)

### USOAP-CMA: Effective Implementation (EI) Score of the Air Navigation Services Standards Department

#### วัตถุประสงค์

เพื่อยกระดับคะแนน EI Score ในการตรวจสอบ ICAO USOAP-CMA ในปี 2568

#### รายละเอียดโดยสรุป

ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services Standards Department: ANS) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อรองรับการตรวจประเมินภายใต้โครงการ Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีเป้าหมายสำคัญในการยกระดับการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำสากล (SARPs) และเสริมสร้างประสิทธิภาพการกำกับดูแลด้านการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

การเตรียมความพร้อมดังกล่าวเริ่มต้นจากการสร้างความเข้าใจร่วมกันภายในฝ่าย ANS ผ่านการประชุมภายในอย่างสม่ำเสมอ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2567 เป็นต้นมา โดยมีการจัดประชุมเดือนละ 1-2 ครั้ง เพื่อกำหนดทิศทาง วางแผนการดำเนินงาน และติดตามความก้าวหน้าในการเตรียมรับการตรวจ USOAP-CMA อย่างใกล้ชิด การประชุมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักในการมอบหมายผู้รับผิดชอบสำหรับ USOAP Protocol Questions (PQ) ครอบคลุมทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็น PQ ฉบับใหม่ปี 2024 ที่จะเริ่มใช้ในเดือนกรกฎาคม 2568 ได้แก่ General (GEN), Air Traffic Services (ATS), Communication, Navigation and Surveillance (CNS), Air Traffic Flow Management (ATFM), Meteorology (MET), Instrument Flight Procedure Design (IFPD), Aeronautical Information Services (AIS) และ Search and Rescue (SAR) รวมทั้งสิ้น 117 ข้อ เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละประเด็นเป็นไปอย่างชัดเจน มีผู้รับผิดชอบ และสามารถติดตามผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ฝ่าย ANS ยังได้วางแผนการดำเนินงานรองรับการตรวจ USOAP-CMA ในภาพรวม ตั้งแต่การเตรียมเอกสาร หลักฐานการปฏิบัติงาน การทบทวนกฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานในแต่ละ PQ ผ่านการประชุมประจำเดือนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ได้มีการหารือถึงปัญหาและอุปสรรคที่พบในระหว่างการดำเนินงาน เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม และผลักดันให้การดำเนินงานบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อีกทั้งยังมีการทบทวนและปรับปรุงแนวทางตอบคำถามในระบบ ICAO Online Framework ในทุกข้อ เพื่อให้มีความถูกต้องและครบถ้วนมากที่สุด

#### Objective

To improve the EI Score in the ICAO USOAP-CMA audit in 2025.

#### Summary

CAAT's Air Navigation Services Standards Department (ANS) undertook systematic and continuous preparations for the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA). The principal objective was to strengthen compliance with international Standards and Recommended Practices (SARPs) and enhance the effectiveness of Thailand's oversight of air navigation services at the international level.

Preparations began with fostering consensus within ANS through regular internal meetings from May 2024 onwards, held once or twice a month, to set directions, establish work plans, and closely monitor progress in preparation for the USOAP-CMA audit. A key objective of these meetings was to assign responsibility for the 2024 edition of the USOAP Protocol Questions (PQs), which came into effect in July 2025, covering General (GEN), Air Traffic Services (ATS), Communication, Navigation and Surveillance (CNS), Air Traffic Flow Management (ATFM), Meteorology (MET), Instrument Flight Procedure Design (IFPD), Aeronautical Information Services (AIS), and Search and Rescue (SAR), for a total of 117 PQs. This ensured clear accountability and effective follow-up for each area.

ANS also developed an overall action plan for the USOAP-CMA audit, including the preparation of documents and compliance evidence, a review of relevant laws, regulations, and requirements, and monthly monitoring of progress under each PQ. Challenges and obstacles identified during implementation were discussed regularly in order to establish practical solutions and ensure the achievement of the intended objectives. In parallel, all responses in the ICAO Online Framework were reviewed and refined to ensure the highest possible degree of accuracy and comprehensiveness.

ในส่วนของการซักซ้อมการตรวจประเมิน ฝ่าย ANS ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินการตรวจประเมินเสมือนจริง (Mock Audit) เพื่อประเมินความพร้อมและระบุช่องว่างที่ยังต้องได้รับการปรับปรุง โดยได้รับความอนุเคราะห์จาก ICAO สำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO APAC) ในการดำเนินการ Mock Audit ภายใต้ภารกิจ CAT Technical Assistance Mission ระหว่างวันที่ 9-13 กันยายน 2567 ผลจากการ Mock Audit ดังกล่าว ทำให้สามารถรวบรวมประเด็นข้อขัดข้องที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงได้อย่างชัดเจน ซึ่งสรุปได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) การดำเนินการใน Critical Elements (CE) โดยเฉพาะ CE-3 และ CE-4 ที่ต้องอาศัยการบูรณาการการทำงานร่วมกันภายใน กพท. 2) การดำเนินการร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้การกำกับดูแลที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และ 3) การออกใบรับรองบริการการเดินอากาศในบางด้านที่ยังอยู่ระหว่างกระบวนการและยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์

จากผลการประเมินดังกล่าว ฝ่าย ANS ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการวางแผนการประสานงานอย่างใกล้ชิดยิ่งขึ้น ทั้งกับหน่วยงานภายใน กพท. และหน่วยงานภายนอกที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล เพื่อให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลการให้บริการการเดินอากาศของประเทศได้อย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในระหว่างวันที่ 1-3 กรกฎาคม 2568 ฝ่าย ANS ยังได้รับความอนุเคราะห์จาก European Union Aviation Safety Agency (EASA) ในการจัดทำ Mock Audit อีกครั้งหนึ่ง เพื่อทบทวนและเก็บตกประเด็นที่ยังมีความเสี่ยง รวมถึงเสริมสร้างความพร้อมและความมั่นใจให้แก่บุคลากรในการดำเนินงานก่อนการตรวจจริง ควบคู่ไปกับการเตรียมความพร้อมภายใน ฝ่าย ANS ยังได้ให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ โดยได้ผลักดันวาระ USOAP-CMA เข้าสู่ที่สัมมนา Thailand Air Navigation Networking Forum 2024 ภายใต้แนวคิด "ยกระดับ EI ผลักดันการแก้ไข มุ่งไปสู่ผู้นำด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ" เพื่อสื่อสารและเน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจ USOAP-CMA ที่กำลังจะเกิดขึ้นให้แก่ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ อีกทั้งยังเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากการรับการตรวจของ ICAO ในอดีต และเปิดโอกาสให้หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศได้นำเสนอวิสัยทัศน์และบทบาทของตนเองในการสนับสนุนการยกระดับค่า Effective Implementation (EI) Score ของประเทศไทย

As part of audit preparation exercises, ANS placed particular emphasis on conducting mock audits to assess readiness and identify remaining gaps for improvement. With the support of the ICAO Asia and Pacific Regional Office (ICAO APAC), a mock audit was conducted under the CAT Technical Assistance Mission from 9-13 September 2024. The exercise enabled ANS to identify issues requiring urgent improvement in three main areas: 1) implementation of the Critical Elements (CEs), particularly CE-3 and CE-4, which required coordinated collaboration within CAAT; 2) implementation by regulated air navigation service providers that had not yet fully met the required standards; and 3) certification of certain air navigation services that were still underway and had not yet been fully completed.

Based on these findings, ANS recognized the need for closer coordination both within CAAT and with external entities under its oversight in order to ensure comprehensive and effective oversight of the country's air navigation services. In addition, from 1-3 July 2025, ANS received further support from the European Union Aviation Safety Agency (EASA) in conducting another mock audit to reassess risk areas and further strengthen staff readiness and confidence ahead of the actual audit. Alongside internal preparations, ANS also emphasized awareness-raising and engagement among air navigation service providers by placing the USOAP-CMA agenda on the Thailand Air Navigation Networking Forum 2024 under the theme "Enhancing EI, Driving Improvement, Advancing towards Leadership in Air Navigation Service Standards". This provided an important platform to communicate the significance of the forthcoming USOAP-CMA audit to executives and operational personnel, share previous ICAO audit experience, and enable service providers to present their vision and role in supporting the enhancement of Thailand's EI Score.



นอกจากนี้ ฝ่าย ANS ยังได้จัดการประชุมเตรียมความพร้อมสำหรับการ Industry Visit ร่วมกับหน่วยงาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมด้านแนวทางการตอบคำถามต่อ ICAO Auditor การจัดเตรียมเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเตรียมบุคลากรให้มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ และสามารถสื่อสารข้อมูลได้อย่างถูกต้องและสอดคล้องกับข้อกำหนด ทั้งนี้ ยังได้มีการกำหนด USOAP Point of Contact (POC) ของแต่ละหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ เพื่อเสริมสร้างกลไกการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดตลอดกระบวนการตรวจประเมิน

ANS also held preparatory meetings for the industry visit with air navigation service providers during May and June 2025 to strengthen readiness in responding to ICAO auditors. This involved organizing supporting documents and compliance evidence, as well as ensuring that personnel clearly understood their responsibilities and could articulate information accurately and in accordance with the requirements. In addition, a USOAP Point of Contact (POC) was designated for each air navigation service provider to strengthen coordination mechanisms and support close collaboration throughout the audit process.



## ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

พฤษภาคม 2567-กันยายน 2568

## ผลการปฏิบัติงาน

ฝ่าย ANS ได้เข้ารับการตรวจสอบภายใต้โครงการ USOAP-CMA ในด้านบริการการเดินอากาศ ระหว่างวันที่ 28 สิงหาคม-2 กันยายน 2568 ซึ่งจากการเตรียมความพร้อมอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การดำเนินงานดังกล่าวได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ทั้งในด้านการให้ข้อมูล การจัดเตรียมเอกสาร และการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากลด้านการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยอย่างเคร่งครัด

ผลจากการตรวจประเมินแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญ โดยคะแนน Effective Implementation (EI) Score ด้าน ANS ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 72.82 (ICVM, 2019) เป็นร้อยละ 97.41 ซึ่งเป็นอันดับที่ 3 ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก สะท้อนถึงประสิทธิภาพของการกำกับดูแลด้านการให้บริการการเดินอากาศ และความสามารถในการนำข้อกำหนดและมาตรฐานของ ICAO ไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

ความสำเร็จดังกล่าวนับเป็นเครื่องยืนยันถึงศักยภาพของฝ่าย ANS กพท. ในบทบาทของผู้กำกับดูแล รวมถึงความร่วมมืออย่างเข้มแข็งของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ในการบูรณาการการทำงานและขับเคลื่อนภารกิจไปสู่เป้าหมายเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ฝ่าย ANS ตระหนักดีว่าการรักษามาตรฐานในระดับสูงดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยการติดตาม การทบทวน และการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อคงไว้ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ และยกระดับมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีความมั่นคง ยั่งยืน และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลในระยะยาว

## Implementation Period

From May 2024 to September 2025

## Key Outcomes

ANS underwent the USOAP-CMA audit for air navigation services from 28 August–2 September 2025. Owing to sustained and systematic preparation throughout the period, the audit process was facilitated by excellent cooperation from regulated air navigation service providers in terms of providing information, preparing documentation, and ensuring strict compliance with Thailand's laws, regulations, and international standards relating to air navigation services.

The audit results demonstrated significant progress. Thailand's ANS EI score increased from 72.82% (ICVM, 2019) to 97.41%, ranking third in the Asia and Pacific region. This reflected the effectiveness of Thailand's oversight of air navigation services and its proven capacity to implement ICAO requirements and standards.

This achievement demonstrates the capability of CAAT's Air Navigation Services Standards Department in its regulatory role, as well as the strong cooperation of the relevant air navigation service providers in integrating their efforts and advancing towards a common objective effectively. ANS also recognizes that maintaining such a high standard requires continued monitoring, review, and improvement in order to sustain these results and further strengthen Thailand's air navigation services on a stable, sustainable, and internationally-aligned basis over the long term.



การปลดข้อบกพร่องจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Deficiency) ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SAR) ของประเทศไทย

Resolution of ICAO Deficiency in Aeronautical Search and Rescue (SAR)

## วัตถุประสงค์

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

## Objective

To improve Thailand's search and rescue services for aircraft in distress in line with international standards.

## รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ต้องประเมินและรายงานความสามารถในการดำเนินงานตามแผนค้นหาและช่วยเหลือภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก (Implementation of the Asia/Pacific Search and Rescue (SAR) Plan) ผ่านแบบฟอร์ม ICAO Regional SAR Plan Monitoring and Reporting Form ที่มีจำนวน 42 องค์ประกอบ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะผู้กำกับดูแลการให้บริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีการหารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สทชย.) ในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 จนถึงปัจจุบัน เพื่อประเมินและจัดทำรายงานสถานะการดำเนินงาน ด้าน SAR ต่อ ICAO ภายในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ของทุกปี โดยหากสถานะการดำเนินงานต่ำกว่าร้อยละ 90 จะถือว่าเป็นข้อบกพร่อง (Deficiency) ในการดำเนินงาน ซึ่งประเทศไทยยังมีสถานะการดำเนินงาน ด้าน SAR ต่ำกว่าร้อยละ 90

## Summary

As an ICAO Member State, Thailand is required to assess and report its implementation performance under the Asia/Pacific Search and Rescue (SAR) Plan through the ICAO Regional SAR Plan Monitoring and Reporting Form, which has 42 elements. As the regulator responsible for oversight of aeronautical search and rescue services, CAAT has held annual discussions with the Office of the Search and Rescue Commission (OSARC), the primary SAR service provider, since 2019. These consultations were conducted to assess Thailand's SAR implementation status before submitting reports to ICAO by 28 February each year. Historically, Thailand's SAR implementation status had remained below the 90% threshold, resulting in a formal "Deficiency" status.



กพท. ได้ส่งเสริมการพัฒนาการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง และจากการเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจประเมินของ ICAO ภายใต้โปรแกรม USOAP-CMA ระหว่างวันที่ 25 สิงหาคม-8 กันยายน 2568 กพท. ได้เชิญผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สภชย.) กองทัพอากาศ (ทอ.) ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (ศรชล.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เข้าร่วมดำเนินงานเชิงเทคนิคด้าน SAR ระหว่างเดือนมีนาคม-พฤษภาคม 2568 รวมระยะเวลาประมาณ 3 เดือน โดยมีกิจกรรมสำคัญ ดังนี้

1. การปรับปรุงแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Plan) ดำเนินการระหว่างวันที่ 10-14 มีนาคม 2568
  2. การจัดทำแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SAR Plans of Operation) ดำเนินการระหว่างวันที่ 19-21 มีนาคม 2568
  3. การจัดทำคู่มือการฝึกอบรมและการซ้อมค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Training and Exercise Manual) ดำเนินการระหว่างวันที่ 8-10 เมษายน 2568
  4. การปรับปรุงคู่มือการดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของ (สภชย.) (Aeronautical Operation Manual) ดำเนินการระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2568
  5. การจัดประชุมความร่วมมือเพื่อพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2568 ซึ่งได้เชิญหน่วยงานด้าน SAR ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเข้าร่วม อาทิ สภชย. ทอ. ศรชล. กรมท่าอากาศยาน กระทรวงสาธารณสุข บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าเรือและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อสื่อสารผลการดำเนินงานด้านเทคนิค ตลอดจนเอกสารหลักด้าน SAR ที่ได้รับการปรับปรุง ให้นำไปใช้ในการปฏิบัติต่อไป
- โดย สภชย. ได้นำผลของการทำงานเชิงเทคนิคตามกิจกรรมข้างต้นไปดำเนินการต่อให้มีผลบังคับใช้และส่งให้ กพท. ใช้เป็นเอกสารในการรับตรวจ ICAO USOAP-CMA รวมถึงเป็นหลักฐานในการรายงานเพื่อขอลดข้อบกพร่อง (Deficiency) ด้าน SAR ได้สำเร็จในช่วงกลางปี 2568

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

4 มีนาคม-5 กันยายน 2568 (6 เดือน)

CAAT has continuously promoted the development of SAR services in Thailand in congruence with international standards. To prepare for the ICAO USOAP-CMA audit from 25 August to 8 September 2025, CAAT invited representatives from OSARC, the Royal Thai Air Force, the Thai Maritime Enforcement Command Center, and Aeronautical Radio of Thailand Limited to participate in a three-month SAR technical initiative (March–May 2025). Key activities involved:

1. Revision of the National SAR Plan, carried out from 10–14 March 2025.
2. Preparation of the SAR Plans of Operation, carried out from 19–21 March 2025.
3. Development of the SAR Training and Exercise Manual, carried out from 8–10 April 2025.
4. Revision of OSARC's Aeronautical Operation Manual, carried out from 6–8 May 2025.
5. Organization of a meeting to foster cooperation in the development of Thailand's SAR system on 22 May 2025. The meeting was attended by relevant SAR agencies under the National SAR Plan, including OSARC, the Royal Thai Air Force, the Thai Maritime Enforcement Command Center, the Department of Airports, the Ministry of Public Health, Airports of Thailand Public Company Limited, the Port Authority of Thailand, and the Royal Thai Police. The goal was to communicate the outcomes of the technical work and the revised core SAR documents and to prepare all agencies for future implementation.

OSARC subsequently built upon the technical outputs of these activities to bring them into force and submitted them to CAAT for use as audit compliance evidence in the ICAO USOAP-CMA audit. These documents also contributed significantly to the removed of Thailand's SAR deficiency in mid-2025.

#### Implementation Period

From 4 March to 5 September 2025 (6 months)

#### ผลการปฏิบัติงาน

จากการที่ กพท. เชิญ สภชย. และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย เข้าร่วมดำเนินงานเชิงเทคนิคด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ทำให้เกิดโครงสร้างและเอกสารหลัก ด้าน SAR ได้แก่ แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Plan) แผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Plans of Operation) คู่มือการฝึกอบรมและการซ้อมค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Training and Exercise Manual) คู่มือดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือ (Aeronautical Operation Manual) ซึ่งใช้เป็นเอกสารในการรับตรวจ ICAO USOAP-CMA ประกอบด้วย สภชย. ให้ความร่วมมือในการดำเนินการพัฒนาหน่วยงานเป็นอย่างดี ทำให้ไม่มีข้อบกพร่องจากการตรวจ ICAO USOAP-CMA ด้าน SAR ซึ่งว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี

โดยหลังการตรวจ ICAO USOAP-CMA กพท. และ สภชย. ได้มีการประเมินและจัดทำรายงานสถานะการดำเนินงาน ด้าน SAR ประจำปี 2568 อีกครั้ง และ กพท. ได้ประสานแจ้งผลการประเมินใหม่ต่อ ICAO คือ ร้อยละ 92 (เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้คือสถานะการดำเนินงานที่ต่ำกว่าร้อยละ 90 จะถือว่าเป็นข้อบกพร่องในการดำเนินงาน) พร้อมแจ้งขอลดข้อบกพร่อง (Deficiency) ด้าน SAR ของประเทศไทย ซึ่ง ICAO ได้รับความร่วมมือในการประสานงานและดำเนินการต่าง ๆ เป็นอย่างดี

ทั้งนี้ ในการประชุม Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) ครั้งที่ 36 ระหว่างวันที่ 24-26 พฤศจิกายน 2568 ณ สำนักงานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก (ICAO APAC) กรุงเทพมหานคร ได้ให้การรับรองว่าประเทศไทยสามารถดำเนินการตามแผนค้นหาและช่วยเหลือภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก และสามารถลดข้อบกพร่อง (Deficiency) ด้าน SAR ได้ โดยถือเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนาการค้นหาและช่วยเหลือ ของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

#### Key Outcomes

Through CAAT's coordination with OSARC and other relevant agencies, the country established its core SAR framework and documents, namely the National SAR Plan, SAR Plans of Operation, SAR Training and Exercise Manual, and Aeronautical Operation Manual. These outputs served as supporting documentation for the ICAO USOAP-CMA audit. Coupled with the strong cooperation of OSARC in advancing organizational improvements, Thailand recorded no ICAO USOAP-CMA deficiency in the SAR area, representing a highly successful outcome.

Following the audit, CAAT and OSARC jointly reassessed and prepared Thailand's 2025 SAR implementation status report, revealing a new score of 92% – exceeding the required 90% threshold. Consequently, CAAT formally requested the removal of Thailand's SAR deficiency classification. ICAO provided strong support in coordinating and processing the request.

At the 36<sup>th</sup> meeting of the Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG), held from 24–26 November 2025 at the ICAO Asia and Pacific Regional Office in Bangkok, Thailand was officially recognized for successfully implementing the Asia/Pacific SAR Plan and resolved the SAR deficiency. This achievement marked a pivotal step in aligning Thailand's SAR capabilities in alignment with international standards.



โครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินสากลแบบติดตามต่อเนื่อง Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) ปี 2568 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ICAO Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) 2025

**วัตถุประสงค์**

โครงการ USAP-CMA มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิผลในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง

**รายละเอียดโดยสรุป**

การดำเนินการตรวจสอบตามโครงการ USAP-CMA ของ ICAO นั้นมีชุดคำถามในการตรวจสอบ (Protocol Questions) ทั้งหมด 498 ข้อ โดยประกอบด้วย 9 ด้านหลัก (Audit Areas) ดังนี้

1. LEG–Regulatory Framework and the National Civil Aviation Security System ระบบกฎหมายและกำกับดูแล
2. TRG–Training of Aviation Security Personnel การฝึกอบรมบุคลากร
3. QCF–Quality Control Functions การควบคุมคุณภาพ
4. OPS–Airport Operations การรักษาความปลอดภัยในสนามบิน
5. IFS–Aircraft and In-Flight Security การรักษาความปลอดภัยอากาศยานและระหว่างทำการบิน
6. PAX–Passenger and Baggage Security การตรวจผู้โดยสารและสัมภาระ
7. CGO–Cargo, Catering and Mail Security การรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยการบริการครัวการบินและการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน
8. AUI–Response to Acts of Unlawful Interference การตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
9. FAL–Security Aspects of Facilitation มาตรการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับด้านการรักษาความปลอดภัย

**Objective**

The USAP-CMA aims to evaluate the effectiveness of a Member State’s implementation of international Standards and Recommended Practices (SARPs), while supporting the continuous development of the national civil aviation security and facilitation systems in line with international standards.

**Summary**

The ICAO USAP-CMA audit comprises a total of 498 Protocol Questions across the following nine principal audit areas:

1. LEG–Regulatory Framework and the National Civil Aviation Security System
2. TRG–Training of Aviation Security Personnel
3. QCF–Quality Control Functions
4. OPS–Airport Operations
5. IFS–Aircraft and In-Flight Security
6. PAX–Passenger and Baggage Security
7. CGO–Cargo, Catering and Mail Security (including the security of in-flight catering and passenger service facilities)
8. AUI–Response to Acts of Unlawful Interference
9. FAL–Security Aspects of Facilitation



**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

4-18 พฤศจิกายน 2568 (จำนวน 15 วัน)

**Implementation Period**

From 4 to 18 November 2025 (15 days)

**ผลการปฏิบัติงาน**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ร่วมกับผู้ดำเนินการด้านการบินและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมการกงสุล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สภาความมั่นคงแห่งชาติ ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล สำนักงานคณะกรรมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์พร้อมด้วยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รวมถึงสายการบิน คลังสินค้า และครัวการบิน ในการจัดเตรียมและให้ข้อมูลประกอบการตอบชุดคำถามในการตรวจสอบ (Protocol Questions) จำนวนทั้งสิ้น 498 ข้อ ครอบคลุมทั้ง 9 ด้านหลัก (Audit Areas) เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยคณะผู้ตรวจสอบของ ICAO ได้รายงานผลเบื้องต้นเกี่ยวกับระดับการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ตลอดจนการประเมินประสิทธิภาพของระบบกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงข้อเสนอแนะประเด็นที่ควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพโดยรวมของระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสูงมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมีพัฒนาการด้านมาตรฐาน การกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของทุกหน่วยงานในการยกระดับระบบความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งการตรวจครั้งนี้ช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาคมระหว่างประเทศ ในด้านการรักษาความปลอดภัยว่าประเทศไทยให้ความสำคัญสูงสุดต่อการรักษาความปลอดภัยการบิน และช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาคมระหว่างประเทศในระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินของไทยอย่างมั่นคงและยั่งยืน

**Key Outcomes**

CAAT, in collaboration with aviation operators and relevant government agencies – including the Immigration Bureau, the Customs Department, the Department of Consular Affairs, the Royal Thai Police, the National Security Council, the Counter-Terrorist Operations Center, the National Cyber Security Agency, Suvarnabhumi Airport, Chiang Mai Airport, Aeronautical Radio of Thailand Limited, as well as airlines, cargo operators, and inflight catering providers – successfully prepared and provided comprehensive documentation for all 498 Protocol Questions across the nine audit areas. The ICAO audit team subsequently issued its preliminary report on Thailand’s compliance with international civil aviation security requirements, the effectiveness of the country’s civil aviation security oversight system, and areas requiring further improvements. Thailand demonstrated significant progress in aviation security oversight standards, reflecting the strong commitment of all relevant agencies to enhancing aviation security and facilitation of air transport in line with international standards. This audit further significantly bolstered the international community’s recognition of Thailand’s commitment to aviation safety and security as a top national priority and reinforced confidence in the country’s sustainable aviation security oversight system.



**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อสนับสนุนภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในระดับสากล และร่วมขับเคลื่อนพันธกิจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในการยกระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบิน ผ่านการสนับสนุนทรัพยากรบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Subject Matter Experts) ในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ ICAO USAP-CMA และโครงการฝึกอบรมต่าง ๆ
2. เพื่อยืนยันและยกระดับสมรรถนะบุคลากร เปิดโอกาสให้บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้นำองค์ความรู้ไปปฏิบัติจริงในบริบทระดับนานาชาติ ซึ่งถือเป็นการรักษาสถานภาพความเป็นผู้เชี่ยวชาญ และเป็นการยืนยันว่าบุคลากรของ กพท. มีความรู้ความสามารถ และเป็นที่ยอมรับในระดับมาตรฐานสากล
3. เพื่อเสริมสร้างบทบาทและภาพลักษณ์ของประเทศไทย ในการแสดงศักยภาพของประเทศไทย ในฐานะผู้เชี่ยวชาญที่มีความพร้อมในองค์ความรู้ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่อุตสาหกรรมการบินนานาชาติ ต่อระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนของไทย
4. เพื่อสร้างเครือข่ายและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ความร่วมมือทางวิชาการกับผู้เชี่ยวชาญจากประเทศต่าง ๆ และนำประสบการณ์ รวมถึงแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) จากการปฏิบัติภารกิจ กลับมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในของ กพท. ให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

**รายละเอียดโดยสรุป**

1. นางรุสนีย์ มุสตาปา ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) เข้าร่วมสนับสนุนการตรวจสอบในฐานะ Short-term Expert ภายใต้โครงการ ICAO USAP-CMA Auditor ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยติมอร์-เลสเต ในระหว่างวันที่ 26 พฤษภาคม-4 มิถุนายน 2568
2. นางสาววันวิดา ทองฉิม หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (AS) เข้าร่วมสนับสนุนการฝึกอบรมในฐานะ Short-term Expert - ICAO Certified Instructor หลักสูตร ICAO National Instructor Course ภายใต้โครงการ Cooperative Aviation Security Programme-Asia Pacific (CASP-AP) ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในระหว่างวันที่ 14-18 ตุลาคม 2568
3. นางพัชรินทร์ อินทะมุสิก หัวหน้ากองการรับรองมาตรฐานบุคคล (SC) เข้าร่วมสนับสนุนการฝึกอบรม ในฐานะ Short-term Expert - ICAO Certified Instructor หลักสูตร ICAO AVSEC Managers Course ณ ICAO ASTC ณ ประเทศมาเลเซีย ในระหว่างวันที่ 27 ตุลาคม-4 พฤศจิกายน 2568

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

1. 26 พฤษภาคม-4 มิถุนายน 2568
2. 14-18 ตุลาคม 2568
3. 27 ตุลาคม-4 พฤศจิกายน 2568

**Objectives**

1. To support international aviation security missions and drive CAAT's mission of elevating aviation security standards through the provision of subject matter experts for ICAO USAP-CMA activities and training programs.
2. To validate and enhance personnel competency by enabling CAAT staff to apply their knowledge in international contexts, thereby affirming and maintaining their status as globally recognized experts.
3. To strengthen Thailand's role and image by demonstrating the country's readiness and expertise in aviation, which helps to foster international confidence in the country's civil aviation oversight system.
4. To establish professional networks and exchange technical knowledge with international experts, bringing best practices back to CAAT to enhance internal operational efficiency.

**Summary**

1. Mrs. Rusnee Mustapa, Manager of the Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD), participated as a Short-term Expert (USAP-CMA Auditor) for the USAP-CMA audit conducted in the Democratic Republic of Timor-Leste from 26 May–4 June 2025.
2. Ms. Thanwathida Thongchim, Head of the Airport Security and Facilitation Oversight Division (AS), participated as a Short-term Expert (ICAO Certified Instructor) for the ICAO National Instructors Course under the Cooperative Aviation Security Programme – Asia Pacific (CASP-AP) conducted in the Lao People's Democratic Republic from 14–18 October 2025.
3. Mrs. Phatcharin Indamusika, Head of the Security Personnel Certification Division (SC), participated as a Short-term Expert (ICAO Certified Instructor) for the ICAO AVSEC Managers Course conducted at the ICAO Aviation Security Training Centre (ICAO ASTC) in Malaysia from 27 October–4 November 2025.

**Implementation Period**

1. 26 May–4 June 2025
2. 14–18 October 2025
3. 27 October–4 November 2025

**ผลการปฏิบัติงาน**

การปฏิบัติภารกิจของบุคลากรสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะผู้เชี่ยวชาญระยะสั้น (Short-term Expert) เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จำนวน 3 ภารกิจหลัก ได้แก่ การเป็นผู้ตรวจสอบภายใต้โครงการ USAP-CMA และวิทยากรฝึกอบรมหลักสูตร ทั้งภายใต้โครงการ CASP-AP และ ณ ศูนย์ฝึกอบรม ICAO ASTC การดำเนินงานดังกล่าวไม่เพียงแต่เป็นการสนับสนุนภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ในระดับสากล แต่ยังเป็นการยืนยันขีดความสามารถของบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเวทีสากลอย่างเป็นรูปธรรม

**รายละเอียดผลการดำเนินงาน**

การส่งบุคลากรเข้าร่วมปฏิบัติภารกิจในนามผู้เชี่ยวชาญของ ICAO ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) อย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้

1. ส่งเสริมสร้างภาพลักษณ์และความเป็นผู้นำในเวทีโลก : การสนับสนุนบุคลากรเข้าร่วมกิจกรรมของ ICAO แสดงให้เห็นถึงสถานะของประเทศไทยที่ไม่ใช่เพียงผู้รับ (User) มาตรฐานการบิน แต่เป็น "ผู้ร่วมสร้างและผู้ให้" (Contributor/Provider) ที่มีส่วนรับผิดชอบต่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินของโลก
2. บุคลากรของ กพท. ได้รับความไว้วางใจให้ทำหน้าที่ตัดสินใจหรือประเมินมาตรฐานของต่างชาติ (Auditor) หรือถ่ายทอดความรู้ (Instructor) เป็นการยืนยันว่าบุคลากรของ กพท. มีความรู้ ความสามารถ และเป็นที่ยอมรับในระดับมาตรฐานสากล
  - 2.1 การยืนยันขีดความสามารถและมาตรฐานบุคลากร (Validation of Competency)
 

ICAO USAP Auditor และ ICAO Certified Instructor เป็นตำแหน่งที่ต้องผ่านการคัดกรองอย่างเข้มงวด การปฏิบัติหน้าที่ได้สำเร็จถือเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ว่า บุคลากรของ กพท. มีองค์ความรู้ในเรื่องกฎระเบียบและมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดี

    - 2.2 ความมุ่งมั่น ในการพัฒนาองค์กรและบุคลากร (Commitment to Organizational Development)
      - 2.2.1 บุคลากรไม่ได้เพียงนำองค์ความรู้และประสบการณ์ที่มีไปถ่ายทอด แต่ยังนำ "Best Practices" และประสบการณ์จากการเห็นปัญหาของประเทศต่าง ๆ กลับมาปรับปรุงและพัฒนากระบวนการกำกับดูแลของ กพท. ให้ดียิ่งขึ้น
      - 2.2.2 แสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ของผู้บริหาร กพท. ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร (Human Capital Development) อย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้บุคลากรได้หาประสบการณ์นอกกรอบการทำงานเดิมซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานการทำงานขององค์กรในระยะยาว



**Key Outcome**

CAAT personnel carried out three principal missions as Short-term Experts in support of ICAO, namely serving as an auditor under the USAP-CMA framework and as training instructors for both the CASP-AP program and at an ICAO ASTC. These assignments not only supported international aviation security missions, but also demonstrated the competency of CAAT personnel on the international stage.

**Detailed Operational Outcomes**

The deployment of CAAT personnel to serve as ICAO experts has generated the following significant benefits for CAAT:

1. Enhancing CAAT's image and leadership on the global stage – supporting personnel participation in ICAO activities demonstrated that Thailand is not merely a user of aviation standards, but also a contributor and provider that shares responsibility for global aviation security standards.
2. The appointment of CAAT personnel to evaluate international standards as auditors and to transfer knowledge as instructors, confirms that CAAT personnel possess the knowledge, capability, and international recognition required by global standards.
  - 2.1 Validation of competency
 

Positions such as ICAO USAP Auditors and ICAO Certified Instructors are subject to rigorous screening processes. The successful execution of these international duties provides empirical evidence that CAAT personnel possess a profound understanding of global aviation security regulations and standards.

    - 2.2 Commitment to organizational development
      - 2.2.1 Personnel not only contributed their knowledge and experience, but they also brought back best practices and lessons learned from the challenges faced by other countries to improve and strengthen CAAT's own oversight processes.
      - 2.2.2 These missions also reflected CAAT's vision and commitment to continuous human resource development. Encouraging personnel to gain experience beyond their usual scope of work will contribute to the long-term elevation of organizational performance and standards.



**วัตถุประสงค์**

เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และทักษะให้แก่บุคลากรของผู้อำนวยการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้สามารถดำเนินการประเมินความเสี่ยงได้อย่างสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงแนวทางการปฏิบัติงาน เรื่อง การป้องกันระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่สำคัญ ตลอดจนการนำผลการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดและพัฒนามาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม และสามารถยกระดับประสิทธิภาพในการตอบโต้ภัยคุกคามให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

**Objective**

To strengthen the knowledge, understanding, and skills of personnel of operators responsible for civil aviation security risk assessments. This will enable them to conduct risk assessments in strict accordance with the National Civil Aviation Security Programme (NCASP) and Thailand's Civil Aviation Security Risk Assessment Manual, as well as the operational guidelines on the protection of critical information and communication technology systems. The program also aimed to ensure that the results of such assessments could be effectively used to determine and develop appropriate security measures and continuously enhance threat response efficiency.



**รายละเอียดโดยสรุป**

หลักสูตร Risk Assessment in Aviation Security ประกอบด้วย 10 Module ดังนี้

- Module 1: Introduction
- Module 2: Roles and Responsibilities
- Module 3: Risk Assessment Process
- Module 4: Threat Scenario Assessment
- Module 5: Security Effectiveness Assessment,
- Module 6: Likelihood Assessment
- Module 7: Consequence Assessment
- Module 8: Risk Level Assessment
- Module 9: Cyber Threat Assessment
- Module 10: Threat Level Assessment

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

14-16 พฤษภาคม 2568 (จำนวน 3 วัน)

**ผลการปฏิบัติงาน**

ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยง รวมทั้งมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการประเมินความเสี่ยงอย่างครบถ้วน สามารถประเมินองค์ประกอบต่าง ๆ ของกระบวนการประเมินความเสี่ยง และกำหนดแนวทางการบรรเทาหรือการตอบโต้ความเสี่ยงได้ตามระดับความเสี่ยงที่ประเมินได้ นอกจากนี้ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมยังสามารถประเมินภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้อย่างเหมาะสม และมีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ และหลักการในการประเมินระดับภัยคุกคามอย่างมีประสิทธิภาพ



**Summary**

The Risk Assessment in Aviation Security course consisted of 10 modules:

- Module 1: Introduction
- Module 2: Roles and Responsibilities
- Module 3: Risk Assessment Process
- Module 4: Threat Scenario Assessment
- Module 5: Security Effectiveness Assessment
- Module 6: Likelihood Assessment
- Module 7: Consequence Assessment
- Module 8: Risk Level Assessment
- Module 9: Cyber Threat Assessment
- Module 10: Threat Level Assessment

**Implementation Period**

From 14 to 16 May 2025 (3 days)

**Key Outcome**

Participants gained a clear understanding of their roles, duties, and responsibilities in risk assessment, together with comprehensive knowledge of the risk assessment process. They were able to assess all elements of the process and determine appropriate mitigation or response measures based on the level of risk identified. In addition, participants learned how to assess cyber threats effectively and understood the fundamental principles for assessing threat levels with high efficiency.



**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อเพิ่มพูนทักษะในเรื่องการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้กับผู้ดำเนินการสนามบินให้มีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการฝึกซ้อมให้เป็นไปตามรูปแบบสากลและตามที่แผน NCASP ได้กำหนดไว้ ตลอดจนทำให้มีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติที่ได้ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ (Airport Contingency Plan: ACP) ของตน
2. เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบินเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference: AUI) ได้อย่างเหมาะสมในแต่ละเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
3. เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินจะสามารถใช้ทรัพยากรที่มีตามที่ระบุในแผนรักษาความปลอดภัย (ASP) แผนเผชิญเหตุของสนามบิน (ACP) ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและพร้อมที่จะป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
4. เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่มีการหยุดชะงักในระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย

**รายละเอียดโดยสรุป**

ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการในหัวข้อ "Aviation Security Exercise Workshop" เพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้แก่เจ้าหน้าที่จากสนามบินในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่จากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ โรงแรมคอสโรวี เชียงใหม่ ดีไซน์ เชียงใหม่ การสัมมนานี้ มีเจ้าหน้าที่เข้าร่วมจากสนามบินในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่จากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 24 คน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมถึงการปฏิบัติงานตามแผนเผชิญเหตุ (Airport Contingency Plan: ACP) ที่กำหนดไว้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference: AUI) อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งหวังให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาสามารถนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานจริง เป็นไปตามลักษณะการดำเนินงานของสนามบินของตน เพื่อยกระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินของหน่วยงานและประเทศโดยรวมในอนาคต

**Objectives**

1. To strengthen the knowledge and practical skills of airport operators in terms of civil aviation security exercises, ensuring that the procedures align with international formats and the requirements of the National Civil Aviation Security Programme (NCASP), as well as the procedures set out in their respective Airport Contingency Plans (ACPs).
2. To prepare airport operators to respond to any Acts of Unlawful Interference (AUI) appropriately and with the greatest effectiveness possible.
3. To ensure that airport operators can make optimal use of the resources specified in their Airport Security Programmes (ASPs) and ACPs to protect civil aviation against AUI.
4. To help ensure that the national aviation system remains uninterrupted by security-related deficiencies.

**Summary**

The Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD) organized the Aviation Security Exercise Workshop to enhance the civil aviation security knowledge and the skills of airport personnel from Airports of Thailand Public Company Limited and Bangkok Airways Public Company Limited at Cross Vibe Chiang Mai Decem Hotel, Chiang Mai. The workshop had 24 participants. The agenda focused on reinforcing international standards for security exercises in accordance with the NCASP and the execution of established ACPs. By simulating responses to AUI, the workshop aimed to enable participants to translate theoretical knowledge into practical applications tailored to the specific operational characteristics of their respective airports, thereby improving both institutional and national aviation security standards.

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

16-20 มิถุนายน 2568 ณ จ.เชียงใหม่

**Implementation Period**

16–20 June 2025, Chiang Mai Province

**ผลการปฏิบัติงาน**

ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความพึงพอใจในเนื้อหาหลักสูตร โดยเห็นว่าหลักสูตรดังกล่าวเป็นประโยชน์ สามารถนำไปปรับใช้กับการทำงานในสนามบินต้นสังกัดของตนได้อย่างเหมาะสม การมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างวิทยากรและผู้เข้ารับการฝึกอบรม การได้แบ่งปันข้อมูลการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference: AUI) ที่เคยเกิดขึ้นกับสนามบินต่าง ๆ ผ่านการทำกิจกรรมเวิร์กช็อป ในแต่ละวัน การจำลองสถานการณ์จริง รวมทั้งการได้ทดลองจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (EOC) ทำให้เห็นแนวทางการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุได้เป็นอย่างดีเป็นไปตามมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมถึงการปฏิบัติงานตามแผนเผชิญเหตุ (Airport Contingency Plan: ACP) ที่กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**Key Outcome**

Participants appreciated the workshop's content and considered it beneficial and applicable to operations at their respective airports. The workshop fostered a dynamic environment for the exchange of knowledge and experience between speakers and participants, including the sharing of lessons learned from responses to AUI that had occurred at various airports. Realistic scenario simulations and the trial establishment of an Emergency Operations Center (EOC) provided participants with a clear understanding of how to conduct contingency plan exercises in accordance with international standards, the NCASP, and the requirements of the ACP, thereby enhancing operational effectiveness.



## การออกใบอนุญาตใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินพิษณุโลก
2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินกระบี่
3. การโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสมุย

### วัตถุประสงค์

การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ สนามบินพิษณุโลก สนามบินกระบี่ และการโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่สนามบินสมุยเป็นการแสดงให้เห็นว่า สนามบินที่ได้รับใบรับรองฯ สามารถดำเนินงานสนามบินได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสนามบิน รวมถึงมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสามารถยืนยันได้ถึงการมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

### รายละเอียดโดยสรุป

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินพิษณุโลก

พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมด้วยฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินพิษณุโลก ให้กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน โดยมีนายณัย เรืองสอน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน และผู้แทน เป็นผู้รับมอบ ใบรับรอง ครอบคลุมการออกใบรับรองฯ เป็นการดำเนินการตามมาตรา 45 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 โดยกำหนดให้สนามบินสาธารณะที่ดำเนินการโดยส่วนราชการสามารถเปิดให้บริการต่อไปได้ จนกว่าจะได้รับการตรวจสอบจาก กพท. และเมื่อตรวจสอบแล้วเป็นไปตามมาตรฐาน กพท. จึงจะออกใบรับรองฯ ให้สนามบินนั้น ๆ โดยสนามบินพิษณุโลกเป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยานลำดับที่ 4 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินสุราษฎร์ธานี และเป็นสนามบินลำดับที่ 12 ที่ได้รับใบรับรองฯ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ การได้รับใบรับรองฯ ของกรมท่าอากาศยานเพื่อดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินพิษณุโลก เป็นการแสดงให้เห็นว่า กรมท่าอากาศยานสามารถดำเนินงานสนามบินพิษณุโลกได้อย่างปลอดภัยเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน รวมถึงกฎหมายและมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องตามมาตรฐานและข้อแนะนำขององค์การการบินพลเรือนแห่งประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินกระบี่

พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมด้วยฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)

## Issuance/Transfer of Public Aerodrome Operating Certificates

1. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate for Phitsanulok Airport
2. Issuance of a Public Aerodrome Operating Certificate for Krabi Airport
3. Transfer of Rights for the Public Aerodrome Operating Certificate of Samui Airport

### Objective

The issuance of Public Aerodrome Operating Certificates (PAOC) to Phitsanulok Airport and Krabi Airport, as well as the transfer of rights for Samui Airport's PAOC, serve as a formal attestation that these aerodromes operate with the highest levels of safety and in full compliance with national aerodrome standards and all relevant regulatory frameworks. This underscores their commitment to standardizing public aerodrome operations.

### Summary

1. Issuance of a PAOC for Phitsanulok Airport

Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, together with the Aerodrome Standards Department (AGA) representatives, presented the PAOC for Phitsanulok Airport to the Department of Airports (DOA) – the airport operator. The certificate was formally accepted by Mr. Danai Ruengporn, DAO Director General, and representatives. The certification was carried out pursuant to Section 45 of the Emergency Decree Amending the Air Navigation Act B.E. 2497, B.E. 2558 (2015). This decree allows public aerodromes operated by government agencies to continue operations until audited by CAAT, and a certificate is issued only upon full compliance with CAAT standards. Phitsanulok Airport became the fourth DOA airport to be certified, following Surat Thani Airport, and the twelfth airport to receive a PAOC from CAAT.

This achievement demonstrates that the DOA operates Phitsanulok Airport safely in compliance with CAAT aerodrome standards and related legal frameworks. These domestic standards are strictly aligned with the ICAO SARPs.

2. Issuance of a PAOC for Krabi Airport

Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, together with the AGA representatives, presented the PAOC for Krabi Airport to the DOA – the airport operator. The certificate was formally accepted by Mr. Danai Ruengporn, DOA Director General, and representatives. The certification was carried out pursuant to Section 45 of the Emergency Decree Amending the Air Navigation Act B.E. 2497, B.E. 2558 (2015).

มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินกระบี่ให้กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน โดยมีนายณัย เรืองสอน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน และผู้แทน เป็นผู้รับมอบ ใบรับรอง ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องประชุม Bangkok สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระบวนการออกใบรับรองฯ เป็นการดำเนินการตามมาตรา 45 แห่งพระราชกำหนดแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 โดยกำหนดให้สนามบินสาธารณะที่ดำเนินการโดยส่วนราชการสามารถเปิดให้บริการต่อไปได้ จนกว่าจะได้รับการตรวจสอบจาก กพท. และเมื่อตรวจสอบแล้วเป็นไปตามมาตรฐาน กพท. จึงจะออกใบรับรองฯ ให้สนามบินนั้น ๆ โดยสนามบินกระบี่เป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยานลำดับที่ 5 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินพิษณุโลก และเป็นสนามบินลำดับที่ 13 ที่ได้รับใบรับรองฯ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ การได้รับใบรับรองฯ ของกรมท่าอากาศยานเพื่อดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินกระบี่ เป็นการแสดงให้เห็นว่า กรมท่าอากาศยานสามารถดำเนินงานสนามบินกระบี่ได้อย่างปลอดภัยเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน รวมถึงกฎหมายและมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องตามมาตรฐานและข้อแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

3. การโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสมุย

พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พร้อมด้วยฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินสมุย ตามกระบวนการโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินให้บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด และผู้แทน เป็นผู้รับมอบใบรับรองฯ ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องประชุม Cairo สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การโอนสิทธิตามใบรับรองฯ นี้เป็นการโอนสิทธิตามใบรับรองฯ จากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้แก่ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด โดยเป็นการดำเนินการตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 9 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2560 และเมื่อตรวจสอบแล้วว่า บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด สามารถดำเนินงานสนามบินสมุยได้เป็นไปตามมาตรฐาน กพท. จึงอนุญาตให้โอนสิทธิใบรับรองฯ (หมายเลขใบรับรองฯ PAOC.0009) สนามบินสมุย

ทั้งนี้ การได้รับใบรับรองฯ ของบริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด เพื่อดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสมุย เป็นการแสดงให้เห็นว่า บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด สามารถดำเนินงานสนามบินสมุยได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยสนามบิน

This decree allows public aerodromes operated by government agencies to continue operations until audited by CAAT, and a certificate is issued only upon full compliance with CAAT standards. Krabi Airport became the fifth DOA airport to be certified, after Phitsanulok Airport, and the thirteenth airport to receive a PAOC from CAAT.

This achievement demonstrates that the DOA operates Krabi Airport safely in compliance with CAAT aerodrome standards and related legal frameworks. These domestic standards are strictly aligned with the ICAO SARPs.

3. Transfer of Rights for the PAOC of Samui Airport

Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, together with the AGA representatives, presented the PAOC for Samui Airport under the formal transfer of operating rights to Bangkok Airport Management Company Limited and its representatives. The operating rights were transferred from Bangkok Airways Public Company Limited to Bangkok Airport Management Company Limited in accordance with CAAT Regulation No. 9 on the Criteria, Procedures, and Conditions for the Transfer of Rights under an Aerodrome Operating Certificate, B.E. 2560 (2017). Following a comprehensive audit confirming that Bangkok Airport Management Company Limited is able to operate Samui Airport in compliance with CAAT standards, CAAT approved the transfer of the operating certificate No. PAOC.0009 for Samui Airport.

The achievement demonstrated that Bangkok Airport Management Company Limited is able to operate Samui Airport safely in compliance with CAAT aerodrome safety standards.

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินพิษณุโลก วันที่ 1 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องประชุม Lanna ชั้น 15 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินกระบี่ วันที่ 4 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องประชุม Bangkok ชั้น 15 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3. การโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสมุย วันที่ 4 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องประชุม Cairo ชั้น 9 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### ผลการปฏิบัติงาน

1. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินพิษณุโลก  
สนามบินพิษณุโลกเป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยานลำดับที่ 4 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินสุราษฎร์ธานี และเป็นสนามบินลำดับที่ 12 ที่ได้รับใบรับรองฯ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินกระบี่  
สนามบินกระบี่เป็นสนามบินของกรมท่าอากาศยานลำดับที่ 5 ที่ได้รับใบรับรองฯ ถัดจากสนามบินพิษณุโลก และเป็นสนามบินลำดับที่ 13 ที่ได้รับใบรับรองฯ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3. การโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินสมุย  
สนามบินสมุยเป็นสนามบินที่ได้มีการโอนสิทธิตามใบรับรองฯ จาก บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้แก่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด โดยเป็นการดำเนินการตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 9 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การขอโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2560 โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### Implementation Period

1. Issuance of the Public Aerodrome Operating Certificate for Phitsanulok Airport: 1 July 2025, at the Lanna Meeting Room, 15<sup>th</sup> Floor, CAAT head office
2. Issuance of the Public Aerodrome Operating Certificate for Krabi Airport: 4 July 2025, at the Bangkok Meeting Room, 15<sup>th</sup> Floor, CAAT head office
3. Transfer of Rights for the Public Aerodrome Operating Certificate of Samui Airport: 4 July 2025, at the Cairo Meeting Room, 9<sup>th</sup> Floor, CAAT head office

### Key Outcomes

1. Phitsanulok Airport became the fourth airport under the DOA and the twelfth airport in Thailand to be certified by CAAT.
2. Krabi Airport became the fifth airport under the DOA and the thirteenth airport in Thailand to be certified by CAAT.
3. Legal transfer of the operating rights for Samui Airport from Bangkok Airways Public Company Limited to Bangkok Airport Management Company Limited was successfully completed under CAAT Regulation No. 9 on the Criteria, Procedures, and Conditions for the Transfer of Rights under an Aerodrome Operating Certificate, B.E. 2560 (2017).



การดำเนินงานเรื่องการออกข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 101 ว่าด้วยการจัดตั้งและมาตรฐานที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ

Issuance of CAAT Regulation No. 101 Concerning the Establishment and Standards of Temporary Water Take-off and Landing Areas

### วัตถุประสงค์

ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศในเรื่องลักษณะและมาตรฐานทางวิศวกรรมและทางเทคนิคของสนามบิน ประกอบกับปัจจุบันมีความต้องการปฏิบัติการบินอากาศยานทะเล (Seaplane) ในประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ เพื่อให้การปฏิบัติการบินอากาศยานทะเลบนที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตเป็นไปอย่างปลอดภัย และ กพท. สามารถใช้มาตรฐานดังกล่าวตรวจสอบและกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัย ก่อนพิจารณาออกใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ

### รายละเอียดโดยสรุป

1. กพท. มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานสนามบินน้ำ (Water Aerodrome) และการปฏิบัติการบินด้วยเครื่องบินน้ำ (Seaplane Operations) (Water Aerodrome and Seaplane Operations Working Group: WASO-WG) ตามคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ 266/2564 สั่ง ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2564 อันประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนงานที่เกี่ยวข้องของ กพท. ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า และผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมการบินดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ และจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานสนามบินน้ำ (Water Aerodrome) และกฎระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติการบินด้วยเครื่องบินน้ำ (Seaplane Operations) เพื่อให้การพิจารณาอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินน้ำ และการใช้เครื่องบินน้ำในการปฏิบัติการบินมีหลักเกณฑ์และความปลอดภัยในการดำเนินการทั้งในเชิงธุรกิจและการบินทั่วไป อันเป็นการส่งเสริมกิจการการบินโดยเครื่องบินน้ำ ประกอบกับเพื่อให้มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมเจ้าท่า

### Objective

The Aerodrome Standards Department (AGA) is responsible for the oversight of the national civil aviation sector in matters relating to the engineering and technical characteristics and standards of aerodromes. The growing demand for seaplane operations in Thailand made it necessary to establish safety standards for temporary seaplane operating areas so that seaplane operations can be conducted safely. These standards also provided CAAT with a practical framework for auditing and oversight of safety compliance prior to the issuance of establishment licenses.

### Summary

1. CAAT established the Water Aerodrome and Seaplane Operations Working Group (WASO-WG) under CAAT Order No. 266/2564 dated 20 December 2021. The working group comprised representatives from relevant CAAT units, the Marine Department, and the aviation industry. Its mandate was to study, analyze, and draft regulations on water aerodrome standards and seaplane operations in order to provide clear criteria and safety requirements for the approval of water aerodromes and seaplane operations in both commercial aviation and general aviation, while promoting seaplane operations in coordination with the Marine Department.



2. ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) ดำเนินการจ้าง Mr. Ibrahim Faizal ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความสามารถมาช่วยดำเนินงานร่วมกับ กพท. เพื่อพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และเอกสารแนะนำเกี่ยวกับสนามบินน้ำและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ รวมทั้งการฝึกอบรมบุคลากรของฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) ให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบมาตรฐานเพื่อออกใบอนุญาตหรือใบรับรองที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลาการจ้างมีกำหนดระยะเวลา 120 วัน ตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน-29 ธันวาคม 2566

3. ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) ดำเนินการจัดทำร่างข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ... ว่าด้วยคู่มือมาตรฐานที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ โดยระหว่างการจัดทำร่างข้อกำหนดฯ ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) ดำเนินการประสานงานและประชุมหารือกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ได้แก่ กรมเจ้าท่าและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงประสานงานและประชุมหารือหน่วยงานภาคเอกชน ทั้งบริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด และบริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของเนื้อหา ความสอดคล้องกับกฎหมายที่หน่วยงานของรัฐรับผิดชอบ และหน่วยงานภาคเอกชนสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่ง AGA นำเสนอร่างข้อกำหนดดังกล่าวเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 ให้สำนักกฎหมาย (LEG) พิจารณาและดำเนินการประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายต่อไป

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ธันวาคม 2564-1 กรกฎาคม 2568

#### ผลการปฏิบัติงาน

ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 101 ว่าด้วยการจัดตั้งและมาตรฐานที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนน้ำ ให้ไว้ ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2568



2. The AGA contracted Mr. Ibrahim Faizal, a specialist with expertise, to support CAAT in developing laws, rules, regulations, and guidance materials relating to water aerodromes and temporary water take-off and landing areas, as well as to train AGA personnel to enhance their auditing skills for the issuance of related permits or certificates. The consultancy period was 120 days, from 7 September 2023 to 29 December 2023.

3. The AGA prepared the draft CAAT Regulation on the Manual of Standards for Temporary Take-off and Landing Areas on Water. During the drafting process, the AGA coordinated and consulted relevant government agencies responsible for approvals and permits, namely the Marine Department and the Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning, as well as with private-sector stakeholders, including Thai Seaplane Company Limited and Siam Seaplane Company Limited. The consultations were undertaken to ensure the appropriateness of the content, consistency with applicable laws under the responsibility of relevant government agencies, and the practicality of compliance by private operators. On 17 September 2024, the AGA submitted the draft regulation to the Legal Office (LEG) for review and further promulgation.

#### Implementation Period

From December 2021 to 1 July 2025

#### Key Outcome

CAAT Regulation No. 101 Concerning the Establishment and Standards of Temporary Water Take-off and Landing Areas was issued on 1 July 2025.

### โครงการเตรียมความพร้อมการมีข้อมูลพื้นที่และสิ่งกีดขวางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Terrain and Obstacle Data: eTOD) เผยแพร่ใน AIP Thailand ตามมาตรฐานสากล

### Project to Prepare for Electronic Terrain and Obstacle Data (eTOD) Publication in the Aeronautical Information Publication (AIP) Thailand in Accordance with International Standards

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อจัดให้มีกระบวนการในการตรวจสอบข้อมูล (Data Verification) และการยืนยันความถูกต้องของข้อมูล (Data Validation) eTOD สำหรับประเทศไทย ที่สอดคล้องตามข้อกำหนดด้านต่าง ๆ ในภาคผนวก 15 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อตรวจสอบคุณภาพก่อนให้บริการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและแลกเปลี่ยนได้
2. เพื่อจัดให้มีคู่มือการปฏิบัติงานในการตรวจสอบข้อมูล (Data Verification) และการยืนยันความถูกต้องของข้อมูล (Data Validation) eTOD สำหรับประเทศไทย ที่สอดคล้องตามข้อกำหนดด้านต่าง ๆ ในภาคผนวก 15 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทยอย่างยั่งยืนในระยะยาว
3. เสริมสร้างการถ่ายทอดองค์ความรู้ เทคนิค ตลอดจนวิธีการในการตรวจสอบข้อมูล (Data Verification) การยืนยันความถูกต้องของข้อมูล (Data Validation) ตลอดจนการนำเข้าข้อมูล eTOD ในระบบบริหารข่าวสารการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ กพท. เพื่อเผยแพร่ใน AIP Thailand

#### รายละเอียดโดยสรุป

1. ด้านกระบวนการและมาตรฐาน
  - จัดทำรายการตรวจสอบ (Checklist) และกระบวนการ Verify/Validate ข้อมูล eTOD พร้อมนำขึ้นทะเบียนในระบบ DRMS แล้วเสร็จ
  - ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการและทำการฝึกอบรมในระหว่างการปฏิบัติงาน (OJT) เพื่อตรวจสอบข้อมูลจริง
2. ด้านการปฏิบัติงานนำร่อง
  - ดำเนินการตรวจสอบและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล eTOD สำเร็จครบถ้วนสำหรับ 2 ท่าอากาศยานนำร่อง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด (ของ บมจ. การบินกรุงเทพ)
    - ขยายผลการตรวจสอบข้อมูลไปยังท่าอากาศยานสมุย (ดำเนินงานเพิ่มเติมและแล้วเสร็จตามแผนงานการขยายผลการดำเนินงาน)
3. ด้านการพัฒนาบุคลากร
  - ส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตร eTOD Training ณ เมืองบราติสลาวาประเทศสโลวาเกียระหว่างวันที่ 17-21 พฤศจิกายน 2568 เพื่อรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญ (Indra Avitech)
4. ด้านผลสัมฤทธิ์
  - ดำเนินการปรับปรุงและแสดงผลข้อมูล eTOD บนเว็บไซต์ AIS และ AIP Thailand สำหรับท่าอากาศยานนำร่องได้แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2568

#### Objectives

1. To establish data verification and data validation processes for Thailand's eTOD in full compliance with ICAO Annex 15, ensuring provision and exchange of high-quality data with relevant agencies.
2. To develop an operational manual for eTOD data verification and data validation in accordance with the relevant requirements of ICAO Annex 15, providing a sustainable, long-term framework for Thailand's aeronautical information management.
3. To facilitate the transfer of knowledge, techniques, and methodologies relating to data verification, data validation, and the uploading of eTOD data into the aeronautical information management system for CAAT personnel for publication in the AIP Thailand.

#### Summary

1. Processes and standards
  - A checklist and verification/validation process for eTOD data were completed and registered in the Document and Record Management System (DRMS).
  - In cooperation with Kasetsart University, workshops and on-the-job training (OJT) were conducted to verify actual data.
2. Pilot implementation
  - Verification and validation of eTOD data were successfully completed for two pilot aerodromes operated by Bangkok Airways Public Company Limited, namely Sukhothai Airport and Trat Airport.
    - The verification program was subsequently expanded to Samui Airport, with additional work completed in accordance with the implementation expansion plan.
3. Personnel development
  - Personnel attended the eTOD Training course in Bratislava, Slovak Republic, from 17–21 November 2025, and were the recipients of technology transfer from Indra Avitech – a leading global company specialized in aviation IT systems.
4. Achievements
  - The update and publication of eTOD datasets on the AIS website and in AIP Thailand for the pilot aerodromes were fully completed on 11 December 2025.

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

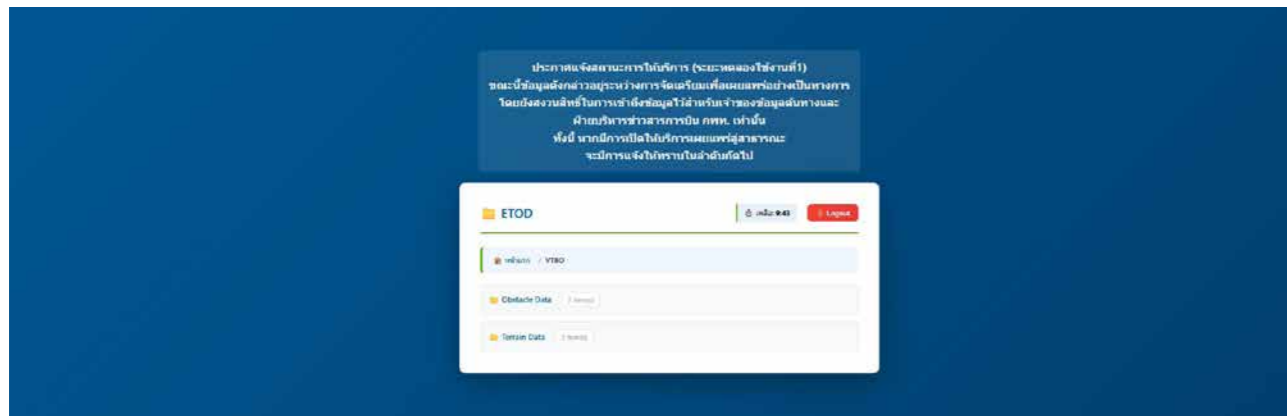
ปัจจุบันฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) ได้ดำเนินการแสดงผลชุดข้อมูล eTOD บนเว็บไซต์ AIS และ AIP Thailand สำหรับท่าอากาศยานน่านร่อง (สุโขทัยและตราด) ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2568 และอยู่ระหว่างการดำเนินงานในระยะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

### Implementation Period

From 1 January to 31 December 2025

### Key Outcome

The Aeronautical Information Management Department (AIM) completed the publication of eTOD datasets on the AIS website and in AIP Thailand for the pilot aerodromes – Sukhothai and Trat Airports – on 11 December 2025; it continues to proceed with the related implementation phases.



### โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

### Project for the Development of a System-Wide Information Management (SWIM) Master Plan for Thailand

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อจัดทำแผนภาพรวมการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM และแผนการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ทั้งระบบ
2. เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้เป็นแนวทางการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM แก่บุคลากรของ กพท. หรือผู้เกี่ยวข้อง ให้สามารถขับเคลื่อนการจัดการด้านข้อมูลของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องตามมาตรฐานสากล

### รายละเอียดโดยสรุป

1. ศึกษาและพิจารณาข้อกำหนดมาตรฐาน ระเบียบที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในระดับสากลและภูมิภาค รวมทั้งกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานของประเทศ และแบ่งการดำเนินงานเป็นระยะพัฒนา
  2. จัดประชุมกลุ่มย่อยในลักษณะ Focus Group รับทราบความคิดเห็นแนวทางการดำเนินงาน SWIM ประเทศไทยในปัจจุบัน (Focus Group) เพื่อจัดทำ Gap Analysis ของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศจำนวน 11 กลุ่ม โดยแบ่งเป็น 2 รอบ คือ
    - 2.1 ประชุมรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพการณ์ปัจจุบันของการดำเนินงานรองรับ SWIM ความพร้อมทางเทคนิค และความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยได้ดำเนินการประชุมระหว่างวันที่ 23 กรกฎาคม-11 พฤศจิกายน 2567
    - 2.2 กำหนดข้อคิดเห็นจากการประชุมรอบแรก เพื่อหาแนวทางหรือความเห็นที่มีนัยสำคัญต่อการจัดทำแผนแม่บท โดยได้ดำเนินการประชุมในช่วง วันที่ 24 ตุลาคม-28 พฤศจิกายน 2567  
หมายเหตุ : กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด การท่าอากาศยานอุตะเสภา โรงเรียนการบินและสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สายการบิน กรมท่าอากาศยาน กรมอุตุนิยมวิทยา ฝ่ายปฏิบัติการการบินของอากาศยานราชการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน)
  3. จัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) และแนวทางการพัฒนาของประเทศไทย ตลอดจนศึกษาวิเคราะห์ และเสนอแนวทางเพื่อติดตาม พัฒนา ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับแนวโน้มการพัฒนาด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

### Objectives

1. To develop a comprehensive master plan for Thailand's aeronautical information exchange in accordance with the System-Wide Information Management (SWIM) concept. This includes operational plans for various airspace users – new entrants, higher airspace operators, and other stakeholders involved in the broader air traffic management (ATM) system.
2. To enhance the knowledge and technical proficiency of CAAT personnel and relevant stakeholders regarding SWIM-based information exchange. This ensures the continuous and efficient management of Thailand's aeronautical data in accordance with international standards.

### Summary

1. The project involved the study and analysis of international and regional regulations, standards, and requirements. National operational goals were defined and categorized into distinct development phases.
    2. Focus groups reviewed the progress of the current state of SWIM implementation in Thailand and performed a gap analysis across 11 groups of airspace users. This was executed in two rounds:
      - 2.1 Consultations regarding the current status of SWIM readiness, technical preparedness, and stakeholder expectations, via meetings held between 23 July 2024 and 11 November 2024.
      - 2.2 Analysis of significant insights from the first round of meetings in order to identify approaches and key considerations for the development of the master plan, via meetings held between 24 October 2024 and 28 November 2024.
- Note: Stakeholders included Airports of Thailand Public Company Limited, Bangkok Airways Public Company Limited, U-Tapao International Airport, aviation schools and training institutes, airlines, the Department of Airports, the Thai Meteorological Department, government aircraft flight operations units, Aeronautical Radio of Thailand Limited, the Office of the Search and Rescue Commission, and the Geo-Informatics and Space Technology Development Agency (Public Organization).
3. The SWIM Master Plan and development roadmap for Thailand were prepared. This included analysis and proposals of frameworks for monitoring, development, and enhancing the efficiency of Thailand's aeronautical information exchange in a systematic and sustainable manner.

4. ประชุมสัมมนาออนไลน์เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้เพื่อเป็นแนวทางการให้ความรู้การดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินสู่การจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM แก่บุคลากรของ กพท. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2568

5. จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อรับทราบแผนพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย ภาพรวม วันที่ 25 พฤศจิกายน 2568 ณ ห้องพระพรหม ชั้น 3 โรงแรมอัครวิณ แกรนด์ คอนเวนชัน กรุงเทพฯ

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

4 มิถุนายน 2567-6 กรกฎาคม 2568

**ผลการปฏิบัติงาน**

1. จัดประชุมกลุ่มย่อยในลักษณะ Focus Group รับทราบความคิดเห็น แนวทางการดำเนินงาน SWIM ประเทศไทยในปัจจุบัน (Focus Group) เพื่อจัดทำ Gap Analysis ของแต่ละผู้ใช้งานห้องอากาศจำนวน 11 กลุ่ม โดยแบ่งเป็น 2 รอบ แล้วเสร็จ

2. จัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) และแนวทางการพัฒนาของประเทศไทย ตลอดจนศึกษาวิเคราะห์ และเสนอแนวทางการติดตาม พัฒนา ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับแนวโน้มการพัฒนา ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยอย่างเป็นระบบ และยั่งยืนแล้วเสร็จ

3. ประชุมสัมมนาออนไลน์เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้เพื่อเป็นแนวทางการให้ความรู้การดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินไปสู่การจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM แก่บุคลากรของ กพท. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2568

4. จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อรับทราบแผนพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย ภาพรวม เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2568 ณ ห้องพระพรหม ชั้น 3 โรงแรมอัครวิณ แกรนด์ คอนเวนชัน กรุงเทพฯ

4. An online technical seminar was held on 12 September 2025 to provide CAAT personnel with core knowledge and operational guidelines for transitioning towards a full SWIM-based information management system.

5. A stakeholder workshop was held to present the overall SWIM Master Plan for Thailand on 25 November 2025, at the Phra Prom Room, 3<sup>rd</sup> Floor, Asawin Grand Convention Hotel, Bangkok

**Implementation Period**

From 4 June 2024 to 6 July 2025

**Key Outcomes**

1. Two rounds of focus group meetings were completed to review the progress of Thailand's current SWIM implementation and to conduct a gap analysis for 11 groups of airspace users.

2. The SWIM Master Plan for Thailand and the national development roadmap were completed, together with analysis and recommendations for monitoring, development, and enhancing the efficiency of Thailand's aeronautical information exchange in a systematic and sustainable manner.

3. An online knowledge-enhancement seminar was held for CAAT personnel on 12 September 2025 to provide guidance on the development of aeronautical information exchange leading to a SWIM-based information management system.

4. A stakeholder workshop was held on 25 November 2025, at the Phra Prom Room, 3<sup>rd</sup> Floor, Asawin Grand Convention Hotel, Bangkok, to present the overall SWIM development plan for Thailand.



**ด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน  
Aviation Industry Promotion**

การตรวจสอบราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศ และมาตรการส่งเสริมให้เกิดการลดราคาตั๋วโดยสารในช่วงเทศกาล

Domestic Airfare Monitoring and Promotional Measures for Fare Reductions During Festive Seasons

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 103 ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณ และอัตราขึ้นสูงของค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่มีปริมาณความต้องการการเดินทางสูง
2. เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมของสายการบินในการกำหนดราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศตลอดปี
3. เพื่อบรรเทาปัญหาการขึ้นราคาตั๋วโดยสารปรับตัวสูงขึ้นในช่วงเทศกาล

**รายละเอียดโดยสรุป**

1. การตรวจสอบราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศ นอกจากการเก็บข้อมูลราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศจากสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางที่มีความต้องการการเดินทางสูงตลอดปีแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบการกำหนดราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศของสายการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลปีใหม่ เพื่อให้มีการแสดงราคาตั๋วโดยสารอย่างเปิดเผย ณ สถานที่จำหน่ายบัตรโดยสาร และตรวจสอบว่าราคาบัตรโดยสารไม่เกินเพดานที่กำหนด

2. มาตรการส่งเสริมให้เกิดการลดราคาตั๋วโดยสารในช่วงเทศกาล จากการตรวจสอบพฤติกรรมของสายการบินในการกำหนดราคาตั๋วโดยสารเส้นทางภายในประเทศตลอดปี กพท. พบว่า พฤติกรรม การกำหนดราคาตั๋วโดยสารของสายการบินของไทยจะขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารซึ่งแปรผันตามช่วงเทศกาลต่าง ๆ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ ด้วยเหตุนี้เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาล กพท. ได้ประสานกับ

**Objectives**

1. To regulate domestic airfares in accordance with Civil Aviation Board Regulation No. 103 Regarding the Criteria, Calculation Methods, and Maximum Fare and Freight Rates for Air Transport, particularly during festive periods when travel demand is high.
2. To monitor airlines' pricing behavior for domestic routes throughout the year.
3. To mitigate airfare increases during festive seasons.

**Summary**

1. Domestic Airfare Monitoring In addition to year-round collection of domestic airfare data, particularly for high-demand routes, CAAT conducted on-site inspections of domestic airfare pricing at Suvarnabhumi and Don Mueang airports during the Songkran and New Year holidays. These inspections were carried out to ensure publicly displayed fare information at ticket sales points and to verify that ticket prices remained within the prescribed regulatory ceilings.

2. Promotional Measures for Fare Reductions during Festive Seasons Based on its year-round monitoring, CAAT found that Thai airlines' fare-setting practices are primarily driven by passenger demand, which fluctuates according to holiday periods, especially during Songkran and New Year. Accordingly, to alleviate the travel cost burden on the public, CAAT coordinated with relevant agencies to implement measures aimed at lowering



หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันจัดให้มีมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งผลให้ราคา ค่าโดยสารในช่วงดังกล่าวลดลง โดยการขอความร่วมมือสายการบิน ที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศเพิ่มจำนวนที่นั่ง และลดค่าโดยสารลง ร้อยละ 30 จากราคาสูงสุดที่สายการบินกำหนดไว้ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลปีใหม่ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่เดินทางไปยังเส้นทางเมืองหลักและเมืองรอง เช่น เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น ตรีศมย หาดใหญ่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และกระบี่ รวมทั้ง ขอความร่วมมือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ลดค่าบริการ ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนให้แก่สายการบิน โดย ทอท. ได้ให้การสนับสนุน ในการลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าบริการ ที่เก็บอากาศยานลงร้อยละ 30 สำหรับเที่ยวบินพิเศษในช่วงเทศกาล ที่มีการลดราคาตั๋วโดยสาร ขณะที่ บวท. ได้ลดค่าบริการการเดินอากาศ ร้อยละ 30 เพื่อสนับสนุนการเพิ่มเที่ยวบินของสายการบินในช่วงเทศกาล เช่นเดียวกัน

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

ปี 2568 (ช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่)

**ผลการปฏิบัติงาน**

จากการตรวจสอบราคาตั๋วโดยสารที่สายการบินจำหน่าย ไม่พบว่ามี การจำหน่ายบัตรโดยสารเกินเพดานราคาตามที่ กพท. กำหนด ทั้งนี้ มาตรการเพิ่มจำนวนที่นั่ง และลดราคาตั๋วโดยสารในช่วงเทศกาล ช่วยรองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของประชาชน และลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยว และกลับภูมิลำเนาในช่วงเทศกาลได้

airfares during these periods. These included requesting airlines operating domestic routes to increase seat capacity and reduce fares by 30% from their maximum set rates during the Songkran and New Year holidays. This initiative supported travel to both primary and secondary destinations, such as Chiang Mai, Chiang Rai, Khon Kaen, Trang, Samui, Hat Yai, Nakhon Si Thammarat, Surat Thani, Phuket, and Krabi. CAAT also collaborated with Airports of Thailand Public Company Limited (AOT) and Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI) to reduce service charges, thereby lowering airline operating costs. AOT provided a 30% discount on landing and parking charges for special flights offering reduced fares, while AEROTHAI similarly reduced air navigation service charges by 30% to support increased flight operations during the holiday periods.

**Implementation Period**

2025 (Songkran and New Year festive seasons)

**Key Outcome**

Inspections of airline ticket fares revealed no instances of fares exceeding the regulatory ceilings established by CAAT. The measures to increase seat capacity and reduce fares during holiday periods effectively accommodated the higher travel demand and lowered the financial burden for those wishing to travel or return to their hometowns during the holidays.

**โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (2566-2580) แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย รายสาขาและแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ**

**Development of Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037), Sectoral Action Plans Supporting the National Civil Aviation Policy, and the National Commercial Airport Master Plan**

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อศึกษา ทบทวน และปรับปรุง แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2567) ฉบับเดิม ให้สอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยและสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และแผนที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสาขาเพื่อเป็นกรอบการดำเนินงาน การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ต่อเนื่องและยั่งยืน
3. เพื่อทบทวนและจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) ให้มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือน
4. เพื่อกำหนดกลไกขับเคลื่อนการนำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสาขา และแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง) ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม

**รายละเอียดโดยสรุป**

สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 และเพื่อให้เกิดการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ดำเนินโครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสาขา รวมทั้งทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทยให้มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ซึ่งแผนดังกล่าวจะเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาการบินและการขนส่งทางอากาศเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับแนวโน้มการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต รวมถึงส่งเสริมให้การบินและการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนและบรรลุเป้าหมายของนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยเมื่ออุตสาหกรรมดำเนินการตามแผนดังกล่าวจะส่งผลให้

1. ประเทศไทยมีทิศทางและเป้าหมายในการพัฒนาการบินพลเรือนที่ชัดเจน เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย พ.ศ. 2565-2580 และนโยบายและแผนสำคัญอื่น ๆ
2. หน่วยงานในอุตสาหกรรมสามารถดำเนินงานและพัฒนาโครงการได้อย่างเป็นระบบและสอดคล้องกัน ทำให้การพัฒนาการบินพลเรือนไม่ซ้ำซ้อน และก่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ
3. ประเทศไทยโดย กพท. มีระบบติดตามและกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ช่วยให้การดำเนินงานตามแผนต่าง ๆ เป็นไปตาม

**Objectives**

1. To review and update the previous 15-year Thailand's Air Transport Development Plan (2019–2024) to ensure alignment with the national civil aviation policy, the current environment, and related plans.
2. To formulate Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037) and sectoral action plans to support the national civil aviation policy, establishing a framework for continuous and sustainable development of national air transport.
3. To review and develop the National Master Plan for Commercial Airports (2023–2037) in alignment with the national civil aviation policy.
4. To establish implementation mechanisms for driving Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037), the sectoral action plans supporting the national civil aviation policy, and the revised National Commercial Airport Master Plan into concrete action.

**Summary**

Following the Cabinet's approval of the national civil aviation policy on 7 February 2023, CAAT initiated the development of Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037) and its corresponding sectoral action plans to ensure practical and concrete implementation. This initiative also included a comprehensive review of the National Commercial Airport Master Plan to ensure consistency with the policy and the government's vision to establish Thailand as a regional aviation hub. These plans will provide a strategic framework for the development of aviation and air transport to accommodate future growth trends, foster sustainable growth, and achieve the objectives of the national civil aviation policy. Successful implementation will generate the following outcomes:

1. The country will have a clear roadmap for civil aviation development, consistent with the 20-Year National Strategy, the national civil aviation policy (2022–2037), and other key policies and plans.
2. Agencies across the industry will be able to implement projects in a systematic and coordinated manner, reducing redundancy and strengthening effective collaboration.
3. Thailand, through CAAT, will have a more effective



เป้าหมายและสามารถขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศสู่การปฏิบัติได้จริง

4. อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยพัฒนาอย่างมีศักยภาพผู้ประกอบการมีความเข้มแข็ง สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมกลับคืนสู่ประเทศไทยในภาพรวมพร้อมทั้งบรรลุเป้าหมายนโยบายการบินพลเรือนของประเทศ

#### ทั้งนี้รายละเอียดของแผนประกอบด้วย

1. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) ซึ่งเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในระยะ 15 ปีข้างหน้า โดยมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่สำคัญ 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้  
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินและการขนส่งทางอากาศให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต  
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านการบินในทุกมิติอย่างไร้รอยต่อและการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น  
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ  
ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลก  
ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาระบบมาตรฐานและกลไกการกำกับดูแลด้านการบินที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับกฎระเบียบและแนวปฏิบัติสากล  
ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาเพื่อวางรากฐานที่ยั่งยืน ทั้งในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน และประเทศในระยะยาว

monitoring and oversight system, ensuring that implementation proceeds according to plans and that the national civil aviation policy is translated into practice.

4. Thailand's aviation industry will be empowered to compete internationally, generating broader economic and social benefits for the country and fulfilling the goals of the national civil aviation policy.

#### The plans comprise the following components:

1. Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037), which will serve as the framework for aviation industry development over the next 15 years. It is built around six key strategies:  
Strategy 1: Enhance aviation and air transport infrastructure capacity to meet future demand.  
Strategy 2: Enhance operational efficiency across all dimensions of aviation through seamless integration and adaptability to potential change.  
Strategy 3: Improve service quality with a primary focus on meeting users' needs.  
Strategy 4: Strengthen capability and global competitiveness.  
Strategy 5: Develop effective aviation oversight standards and mechanisms in line with international standards and recommended practices.  
Strategy 6: Promote sustainable development in environmental, social, community, and national dimensions over the long term.



2. แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย รายสาขา เป็นแผนปฏิบัติการที่ประกอบด้วยแผนงาน โครงการ ที่หน่วยงานภายใต้อุตสาหกรรมการบินต้องนำไปปฏิบัติ ให้เกิดการพัฒนาคู่ขนานกัน โดยแบ่งแผนปฏิบัติการออกเป็น 9 สาขาตามกิจกรรมการบินพลเรือนที่กำหนดโดย ICAO โดยมีรายละเอียดแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

- สาขาที่ 1 การให้บริการขนส่งทางอากาศ (Commercial Air Transport Services)
  - สาขาที่ 2 การบินทั่วไป (General Aviation)
  - สาขาที่ 3 การให้บริการท่าอากาศยาน (Airport Services)
  - สาขาที่ 4 การให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)
  - สาขาที่ 5 การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Civil Aviation Manufacturing)
  - สาขาที่ 6 สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Aviation Training)
  - สาขาที่ 7 การซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul)
  - สาขาที่ 8 งานกำกับดูแลทางด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation Regulatory Functions)
  - สาขาที่ 9 เทคโนโลยีอากาศยานในอนาคต (Advanced Aviation) ซึ่งแผนปฏิบัติการสาขาต่าง ๆ จะสอดคล้องยุทธศาสตร์ 6 ด้านดังกล่าวข้างต้น
3. แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง) จะเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทยในระยะ 15 ปีข้างหน้า โดยสาระสำคัญของแผนประกอบด้วย
- (1) การกำหนดประเภทของท่าอากาศยานในแต่ละประเภท
  - (2) การกำหนดหลักเกณฑ์การจัดตั้งสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่
  - (3) หลักเกณฑ์การกำหนดระดับกิจกรรมวิกฤต
  - (4) การกำหนดกลไกการขับเคลื่อนแผน

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

5 กุมภาพันธ์ 2567-31 ธันวาคม 2568

#### ผลการปฏิบัติงาน

- ประเทศไทยมีแผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนในระยะ 15 ปี ข้างหน้า จำนวน 3 แผน ประกอบด้วย
1. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580)
  2. แผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย รายสาขา
  3. แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง)

2. Sectoral action plans to support the national civil aviation policy, consisting of programs and projects to be implemented by agencies within the aviation industry to ensure coordinated development. The action plans are divided into nine sectors based on ICAO-defined civil aviation activities:

- Sector 1: Commercial Air Transport Services
- Sector 2: General Aviation
- Sector 3: Airport Services
- Sector 4: Air Navigation Services
- Sector 5: Civil Aviation Manufacturing
- Sector 6: Aviation Training
- Sector 7: Maintenance, Repair and Overhaul
- Sector 8: Civil Aviation Regulatory Functions
- Sector 9: Advanced Aviation

These sectoral action plans are designed to support the six development strategies outlined above.

3. The Revised National Commercial Airport Master Plan provides a framework for airport development in Thailand over the next 15 years. It focuses on:

- (1) Classification of airport types
- (2) Criteria for establishing new commercial airports
- (3) Criteria for defining critical activity levels
- (4) Mechanisms for driving plan implementation

#### Implementation Period

From 5 February 2024 to 31 December 2025

#### Key Outcome

Thailand now has three 15-year civil aviation industry development plans:

1. Thailand's Air Transport Development Plan (2023–2037)
2. Sectoral Action Plans Supporting the National Civil Aviation Policy
3. The Revised National Master Plan for Commercial Airports



**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาค
2. เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการที่สนใจประกอบกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

**รายละเอียดโดยสรุป**

ประเทศไทยมีเป้าหมายสำคัญในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของประเทศ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม พัฒนาทักษะแรงงาน และช่วยเพิ่มอัตราการจ้างงานได้อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยยังคงเผชิญข้อจำกัดหลายประการ ทั้งด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนการอนุญาต และมาตรฐานที่ยังไม่สอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการดำเนินการจัดทำโครงการจัดทำมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานภายใต้แผนปฏิบัติการเร่งด่วน (Quick Win) เพื่อศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนวทางในการยกระดับมาตรการสนับสนุน ทั้งในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และกลไกส่งเสริมการลงทุน โดยมุ่งหวังให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจและการเติบโตของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

เมษายน 2568-ธันวาคม 2569

**Objectives**

1. To promote Thailand as a regional hub for aircraft maintenance, repair and overhaul (MRO).
2. To facilitate processes for operators interested in establishing MRO businesses in Thailand.

**Summary**

Thailand has identified the development of the aviation industry as a strategic priority in order to strengthen the economy and enhance national competitiveness. The MRO sector is particularly important, as it can generate significant value added, develop workforce skills, and increase employment opportunities.

However, MRO businesses in Thailand are facing a number of constraints, including legal and regulatory limitations, licensing procedures, and standards that are not yet fully aligned with current operating conditions. To address these issues, CAAT initiated a project to develop support measures for MRO operators under the "Quick Win" action plan. This project involves studying, analyzing, and proposing improvements to legal frameworks, regulations, and investment promotion mechanisms. The ultimate goal is to create an environment conducive to business operations and the sustainable growth of the MRO industry in Thailand.

**Implementation Period**

From April 2025 to December 2026



**ผลการปฏิบัติงาน**

การจัดทำรายงานมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยาน คู่มือและแผนปฏิบัติการประกอบธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย (Thailand MRO Business Guide) เพื่อประชาสัมพันธ์การลงทุนธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2568

โครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

**Key Outcome**

A report on support measures for MRO operators, together with the Thailand MRO Business Guide, comprising a manual and informational brochure intended to promote MRO investment in Thailand. The package was officially approved by CAAT's Director General on 2 December 2025.

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อให้ กพท. มีฐานข้อมูลบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน ข้อมูลความต้องการบุคลากรฯ รวมไปถึงการเข้า-ออกของบุคลากรในสถานประกอบการ เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลของ กพท. ความน่าเชื่อถือเป็นไปตามมาตรฐานสากล
2. เพื่อให้ กพท. สามารถวิเคราะห์และมีรายงานสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย โดยมีข้อมูลด้านอุปสงค์และอุปทานในระดับประเทศ สำหรับการวางแผนการพัฒนาบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอต่อการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค
3. เพื่อให้ กพท. มีแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

**รายละเอียดโดยสรุป**

อุตสาหกรรมการบินของไทยมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2553-2562 หรือช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 11.4 โดยภายหลังการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เกิดการชะลอตัวของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อตลาดแรงงาน โดยเฉพาะความต้องการแรงงานและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการด้านบุคลากรและตลาดแรงงานสอดคล้องกับการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมการบินโลก กพท. จึงได้ดำเนินการสำรวจและศึกษาความต้องการแรงงานในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย เพื่อเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้เพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรมที่กำลังฟื้นตัวเพื่อป้อนแรงงานเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงวางแผนการพัฒนาและส่งเสริมบุคลากรให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมด้านบุคลากรขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่มุ่งเน้นในเรื่องการเตรียมบุคลากรรุ่นใหม่ในอุตสาหกรรมการบินผ่านโครงการ Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) หรือการผลักดันในเรื่องความเท่าเทียมทางเพศในอุตสาหกรรมการบิน (Gender Equality)

โดยการศึกษาครั้งนี้ได้สำรวจฐานข้อมูลบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงวิเคราะห์และจัดทำรายงานฯ เพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรทั้งในการพัฒนาเรื่องทักษะที่เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายในอนาคต เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

Survey and Study of Aviation Workforce Demand in Thailand

**Objectives**

1. To establish a reliable, international-standard database for CAAT containing information on aviation industry personnel, workforce demand, and personnel turnover.
2. To analyze and produce a survey and study report on Thailand's aviation workforce demand, with national-level demand and supply data to support workforce development planning for the national goal of becoming a regional aviation hub.
3. To develop a forecasting model for Thailand's aviation workforce demand.

**Summary**

Thailand's aviation industry experienced continuous growth from 2010 to 2019, prior to the COVID-19 pandemic, with passenger traffic recording a compound annual growth rate (CAGR) of 11.4%. The pandemic, however, led to a contraction in the aviation and related industries and significantly impacted the labor market, particularly the demand for aviation professionals. To ensure that workforce and labor market measures align with the recovery of the global aviation sector, CAAT conducted a survey and study of labor demand in Thailand's aviation industry. This initiative aimed to prepare a workforce sufficient to meet the needs of the recovering industry and support workforce planning and development in line with ICAO's human resource development guidelines. These guidelines emphasize the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) initiative and the promotion of gender equality in the aviation industry.

The study also covered a survey of aviation workforce databases and an analytical report for supporting personnel development, equipping them with the skills necessary to navigate future changes and challenges and thereby ensuring the sustainable growth of Thailand's aviation sector.

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม 2567-31 ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

มีการจัดทำรายงานศึกษาวิเคราะห์ความขาดแคลนและความต้องการอัตรากำลังแรงงานในสาขาวิชาชีพที่สำคัญของภาคอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568

### Implementation Period

From 1 January 2024 to 31 December 2025

### Key Outcome

A study and analytical report on workforce shortages and labor demand in key occupational fields of Thailand's aviation industry was completed. The report was officially approved by CAAT's Director General on 4 December 2025.

## สถานการณ์บุคลากรด้านการบินของไทย ปี 2568

**สัดส่วนบุคลากร**

ร้อยละ: 56.00 ปฏิบัติงานในสาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศ (Commercial Air Transport)

**สัดส่วนเพศ**

บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินเป็นเพศชายร้อยละ: 57.51 ขณะที่เพศหญิงมีสัดส่วนร้อยละ: 42.49

**สัดส่วนอายุ**

บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินอยู่ในช่วงอายุ 30 - 39 ปีมากที่สุด รองลงมาได้แก่ช่วงอายุ 20 - 29 ปี

**บุคลากรด้านการบิน**

ภายหลังจากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 มีการจ้างงานบุคลากรการบินเพิ่มขึ้น

**ข้อติดขัด**

ปัญหาและข้อติดขัดในปัจจุบันของบุคลากรการบิน เช่น ขั้นตอนการฝึกอบรม การไหลเข้า - ออกของบุคลากร

**อ่านเพิ่มเติมได้ที่**

กองเศรษฐกิจการบิน  
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

✉ apd\_ae@caat.or.th

☎ 0 2568 8800 ต่อ 1420,1422,1435

### กิจกรรมรับสมัครงานและศึกษาต่อด้านการบิน Thailand Aviation Job and Education Fair

### Thailand Aviation Job and Education Fair

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง กพท. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม
2. เพื่อเสริมสร้างความนิยมในการเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบินและขยายเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานสู่สังคมภายนอก

### Objectives

1. To establish collaborative networks among CAAT, operators in the aviation industry, and other relevant agencies.
2. To promote aviation education and careers in the aviation industry, while expanding inter-agency cooperation to the wider public.

### รายละเอียดโดยสรุป

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคการบิน ส่งผลกระทบต่อตลาดแรงงาน ความต้องการแรงงานและบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการบินที่ลดลงในช่วงแรก หลังจากการคลี่คลายของสถานการณ์โควิด-19 เริ่มมีการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมการบินกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ความต้องการแรงงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินกลับมาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามแนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินโลก ทั้งนี้เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวทั้งด้านของการขนส่งทางอากาศของโลก และเป็นการส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย กิจกรรมรับสมัครงานและศึกษาต่อด้านการบิน Thailand Aviation Job and Education Fair จึงถือเป็นส่วนช่วยสำคัญในการยกระดับตลาดแรงงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน การพัฒนาด้านแรงงาน ผลักดันให้เกิดการจ้างงานภายในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงการส่งเสริมสนับสนุนในเรื่องการศึกษาต่อด้านการบิน เพื่อดึงดูดให้เกิดการสมัครงานและการเข้าศึกษาต่อ โดยในปี 2568 การจัดกิจกรรมรับสมัครงานและศึกษาต่อด้านการบิน Thailand Aviation Job and Education Fair ถือเป็นเปิดพื้นที่ให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ประชาชน นิสิต นักศึกษา เข้าถึงตลาดแรงงานของภาคอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงสนับสนุนให้มีการสร้างความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาเพื่อเสริมสร้างความนิยมในการเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบิน เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

### Summary

The COVID-19 pandemic caused a significant stagnation in the aviation industry and related activities. Concomitantly, it affected the labor market and initially caused a decline in staffing needs across the aviation sector. As the situation eased, however, the aviation industry began its recovery towards pre-pandemic levels. Demand for aviation personnel has continued to rise in line with the recovery trend of the global aviation industry. To support the expansion of global air transport and bolster Thailand's aviation industry, the Thailand Aviation Job and Education Fair plays an important role in strengthening the aviation labor market, advancing workforce development, encouraging employment in the aviation sector, and promoting aviation education to attract new talent. In 2025, the event provided a platform for aviation industry operators, the general public, and university students to access the aviation labor market, while also encouraging collaboration with educational institutions to enhance interest in aviation education and careers, thereby supporting the sustainable growth of the aviation industry.

### Implementation Period

From 1 January to 31 December 2025

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568



### ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการจัดงานกิจกรรมฯ ซึ่งมีกำหนดขึ้นในวันที่ 3-4 กันยายน 2568 ณ ห้องประชุม CATC Convention Hall อาคาร A ชั้น 4 สถาบันการบินพลเรือน กรุงเทพฯ โดยมีผลการจัดกิจกรรม ดังนี้

1. ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมออกบูท จำนวนทั้งสิ้น 39 หน่วยงาน ประกอบด้วยผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการบริการการเดินอากาศ ผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยาน สถาบันการศึกษาและสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ประกอบการสนับสนุนภาคพื้นดิน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ หน่วยงานกำกับดูแลและผู้ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
2. จำนวนผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 3,395 ท่าน แบ่งเป็นผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ วันที่ 3 กันยายน 2568 จำนวน 1,468 ท่าน ผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ วันที่ 4 กันยายน 2568 จำนวน 1,004 ท่าน และผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ วันที่ 3 และ 4 กันยายน 2568 จำนวน 923 ท่าน
3. วัตถุประสงค์การเข้าร่วมกิจกรรมฯ

วัตถุประสงค์การเข้าร่วม	จำนวน	ร้อยละ
สมัครงานด้านการบิน	1,318	38.82
รับฟังกิจกรรมเวที	925	27.25
เข้าศึกษาต่อด้านการบิน	460	13.55
ฝึกปฏิบัติงานด้านการบิน	388	11.43
อื่น ๆ	304	8.95
<b>รวม</b>	<b>3,395</b>	

4. ตำแหน่งงานที่เปิดรับสมัครงานและฝึกงานภายในงานฯ มีจำนวน 1,022 อัตรา

ชื่อกลุ่มงาน	จำนวน
สายงานปฏิบัติการ (Operation)	774
สายงานสนับสนุน (Back Office)	152
นักศึกษาฝึกงาน	96
<b>รวม</b>	<b>1,022</b>

### Key Outcomes

CAAT organized the event on 3–4 September 2025 at the CATC Convention Hall, 4<sup>th</sup> Floor, Building A, Civil Aviation Training Center, Bangkok. The event produced the following key results:

1. A total of 39 organizations participated as exhibitors, including airlines, airport operators, air navigation service providers, MRO operators, aviation education and training institutions, ground support operators, air cargo operators, regulatory agencies, and other aviation-related organizations.
2. A total of 3,395 participants attended the event, comprising 1,468 attendees on the first day, 1,004 attendees on the second day, and 923 attendees who participated on both days.
3. Objectives of participation in the event are listed in the table below:

Objectives	Number of Participants	Percent
To apply for aviation-related jobs	1,318	38.82
To attend stage activities	925	27.25
To pursue further studies in aviation	460	13.55
To undertake aviation-related practical training	388	11.43
Other purposes	304	8.95
<b>Total</b>	<b>3,395</b>	

4. A total of 1,022 positions for employment and internships were offered at the event.

Job Categories	Number of Positions
Operations	774
Back Office	152
Internship	96
<b>Total</b>	<b>1,022</b>

### วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งเป็นกรอบในการกำกับดูแลและกำหนดสิทธิการบินระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐบาลคู่ค้าเดินบริการมายัง/ไปจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย เป็นการสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเพิ่มโอกาสให้สายการบินสามารถขยายบริการการบินไปยังจุดต่าง ๆ ได้มากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ธุรกิจขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศ

### รายละเอียดโดยสรุป

สภาพการณ์ด้านอุตสาหกรรมการบินได้มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินให้ทันสมัยสอดคล้องกับความต้องการของสายการบินและผู้โดยสาร จะเป็นการเตรียมความพร้อมให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายสามารถเปิดทำการบินหรือขยายบริการระหว่างกันได้ และจะทำให้การกำกับดูแลสายการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับกฎหมายและนโยบายในปัจจุบัน ตลอดจนช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติการการบินของสายการบินเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่นานาชาติยอมรับ

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568

### Objective

To conclude air services agreements as the regulatory framework for governing and defining traffic rights between Thailand and other countries. These agreements provide the basis for considering approvals for airlines of the contracting parties to operate services to and from the territory of each side. The initiative supports the advancement of international civil aviation by creating greater opportunities for airlines to expand services to more destinations, thereby benefiting passengers, air cargo businesses, tourism, and the overall national economy.

### Summary

The aviation industry continues to evolve and change. The conclusion and revision of air services agreements, together with the exchange of traffic rights in a manner that is modern and responsive to the needs of airlines and passengers, help to ensure that airlines of both parties are prepared to launch or expand reciprocal services. These updates enable more effective regulatory oversight in line with current laws and policies, while ensuring that airline operations align with internationally recognized standards.

### Implementation Period

From 1 January to 31 December 2025



## ผลการปฏิบัติงาน

### การประชุมเจรจาการบินระดับทวิภาคี

1. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ติมอร์-เลสเต เมื่อวันที่ 7-8 เมษายน 2568 ณ กรุงดิลี ประเทศติมอร์-เลสเต โดยมีนายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ และผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือร่วมกับ นาย Geovânio M. R. Hei Henriques รองประธานคณะกรรมการบริหารการบินพลเรือนแห่งติมอร์-เลสเต เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับแรกระหว่างไทยและติมอร์-เลสเต

2. การเจรจาการบินระหว่างไทย-ฟิลิปปินส์ เมื่อวันที่ 21-22 ตุลาคม 2568 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยมีนายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม และผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือร่วมกับ Atty. Carmelo L. Arcilla กรรมการบริหาร คณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งฟิลิปปินส์ พร้อมกับผู้แทนสายการบินของฟิลิปปินส์ เพื่อปรับปรุงข้อบ่งชี้ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน

### การประชุมเจรจาการบินระดับพหุภาคี

การลงนามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระดับภูมิภาคระหว่างอาเซียน-นิวซีแลนด์

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกอาเซียน โดยนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระดับภูมิภาคระหว่างอาเซียน-นิวซีแลนด์ ผ่านการเวียนหนังสือ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2568



## Key Outcomes

### Bilateral Air Services Negotiations:

1. Thailand-Timor-Leste Air Services Negotiations were held on 7-8 April 2025 in Dili, Timor-Leste. Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of CAAT, led the Thai delegation, which included representatives from the Ministry of Transport, the Ministry of Foreign Affairs, and CAAT, in discussions with Mr. Geovânio M.R. Hei Henriques, Vice President of the Civil Aviation Authority of Timor-Leste, to conclude the first air services agreement between Thailand and Timor-Leste.

2. Thailand-Philippines Air Services Negotiations were held on 21-22 October 2025 in Bangkok, Thailand. Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of CAAT, led the Thai delegation, which included representatives from the Ministry of Transport and CAAT, in discussions with Atty. Carmelo L. Arcilla, Executive Director of the Civil Aeronautics Board of the Philippines, along with representatives of Philippine airlines, to revise the provisions of the existing bilateral air services agreement.

### Multilateral Air Services Negotiations:

ASEAN-New Zealand Regional Air Services Agreement  
Representing Thailand as an ASEAN Member State, Mr. Phiphat Ratchakitprakarn, Deputy Prime Minister and Minister of Transport, signed the ASEAN-New Zealand Regional Air Services Agreement through the circulation procedure on 28 October 2025.



## กพท. เป็นเจ้าภาพจัดประชุมและประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ครั้งที่ 51 และ 52

## Hosting and Chairing the 51<sup>st</sup> and 52<sup>nd</sup> Meetings of the ASEAN Air Transport Working Group (ATWG)

### วัตถุประสงค์

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมและเป็นประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน อันเป็นการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของอาเซียน

### รายละเอียดโดยสรุป

ในกรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน จะมีการจัดประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นประจำ ปีละ 2 ครั้ง ซึ่งในปี 2568 ประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพตามธรรมเนียมปฏิบัติการประชุมเวียนการรับเป็นเจ้าภาพและเป็นประธานคณะทำงานของการประชุม ดังกล่าว

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

ในปี 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นเจ้าภาพและประธานการประชุม ATWG ครั้งที่ 51 และ ครั้งที่ 52 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประชุม ATWG ครั้งที่ 51 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 28 เมษายน-1 พฤษภาคม 2568 ณ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย และการประชุม ATWG ครั้งที่ 52 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 15-18 กันยายน 2568 ณ กรุงเทพฯ 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



### Objective

CAAT hosted and chaired the 51<sup>st</sup> and 52<sup>nd</sup> ATWG meetings, which serve as a mechanism for integrated cooperation among the civil aviation authorities of ASEAN Member States, thereby promoting and developing the ASEAN aviation industry.

### Summary

Under the ASEAN framework for air transport cooperation, the ATWG and other associated meetings are held regularly twice a year with hosting and the meeting's chair rotating among Member States. In 2025, Thailand served as host and chair of these meetings.

### Implementation Period

From 1 January to 31 December 2025

### Key Outcome

In 2025, CAAT hosted and chaired the 51<sup>st</sup> and 52<sup>nd</sup> ATWG Meetings, as well as associated sessions. The 51<sup>st</sup> ATWG Meeting was held from 28 April to 1 May in Pattaya, Chon Buri, and the 52<sup>nd</sup> ATWG Meeting was held from 15 to 18 September in Bangkok. Participants included representatives from all 10 ASEAN Member States, ASEAN airline representatives, and representatives from international agencies and organizations, namely the European Union Aviation Safety Agency (EASA), Japan's Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), the United States Department of Transportation (USDOT), the Federal Aviation Administration (FAA), the Transportation Security Administration (TSA), the International Air Transport Association (IATA), Airports Council International (ACI), and officials from the ASEAN Secretariat.



### วัตถุประสงค์

เพื่อยกระดับแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (Airport Environmental Management System: Airport EMS) เป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินในภูมิภาคอาเซียน

### รายละเอียดโดยสรุป

ประเทศไทยในฐานะประเทศผู้นำ (Lead Country) ของโครงการ Airport Environmental Management System (Airport EMS) ภายใต้กรอบการดำเนินงานของอาเซียน ได้ร่วมกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: MLIT) ในการพัฒนาและปรับปรุงข้อกำหนดและเนื้อหาของ The ASEAN AIRPORT EMS มีความทันสมัยและมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งริเริ่มพัฒนา Airport EMS Platform เพื่อเป็นศูนย์กลางในการการจัดเก็บ รวบรวม ข้อมูลทางวิชาการ และประชาสัมพันธ์ความคืบหน้าของโครงการ

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-18 กันยายน 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

ประเทศไทยได้จัดทำเอกสาร The ASEAN AIRPORT EMS (2<sup>nd</sup> Edition) ฉบับปรับปรุงแล้วเสร็จ โดยได้นำเอกสารดังกล่าว เสนอที่ประชุม ATWG ครั้งที่ 52 ในเดือนกันยายน 2568 เพื่อพิจารณา พร้อมรายงานผลการดำเนินงานและการเปิดตัวแพลตฟอร์ม ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้การรับรองและแสดงความเชื่อมั่นพร้อมสนับสนุน การดำเนินโครงการในระยะต่อไป เอกสารฉบับดังกล่าวได้รับการนำเสนอ เพื่อพิจารณาเห็นชอบในขั้นต่อไปจากการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโส ด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 60 และได้รับการรับรองสูงสุด จากที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 31 ภายในปีเดียวกัน ถือเป็นประกาศใช้มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน ของอาเซียนฉบับใหม่อย่างเป็นทางการ



### Objective

To enhance the Airport Environmental Management System (Airport EMS) guidelines and establish a standardized environmental management framework for airports across ASEAN.

### Summary

As the Lead Country for The ASEAN AIRPORT EMS project, Thailand collaborated with the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) of Japan to modernize and refine the requirements and content of The ASEAN AIRPORT EMS. This initiative also involved the development of the Airport EMS Platform that has been designed to serve as a centralized hub for technical data collection and as a communication channel for project updates and progress.

### Implementation Period

From 1 January to 18 September 2025

### Key Outcome

Thailand completed The ASEAN AIRPORT EMS (2<sup>nd</sup> Edition) documentation and submitted it to the 52<sup>nd</sup> ATWG Meeting in September 2025 for consideration, together with a progress report and the launch of the platform. The meeting endorsed the document and expressed confidence in, and support for, the continued implementation of the project. The document was subsequently submitted for endorsement at the 60<sup>th</sup> ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) and received final endorsement at the 31<sup>st</sup> ASEAN Transport Ministers Meeting (ATM) within the same year. This marked the official adoption of the new ASEAN standard for airport environmental management systems.



### วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมและผลักดันการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ในภาคการบินของประเทศไทย ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ผ่านการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน กำกับดูแล กพท. และผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย อันจะนำไปสู่การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และสนับสนุน การพัฒนาภาคการบินอย่างยั่งยืนในระดับประเทศ

### รายละเอียดโดยสรุป

ในวันจันทร์ที่ 17 พฤศจิกายน 2568 ณ โรงแรมอัศวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ กพท. ได้จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ในการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน ระหว่าง กพท. และผู้ได้รับ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย จำนวน 8 ราย ได้แก่

- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด
- บริษัท ไทย ไลอ้อน เมนทารี จำกัด
- บริษัท ไทย เวียดนามแอร์เวย์ส จำกัด
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

เพื่อผลักดันการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานสะอาดในภาคการบินไทย อย่างเป็นรูปธรรม โดยบันทึกข้อตกลงดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

1. แสดงความร่วมมือและความมุ่งมั่นของภาคการบินไทย ในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
2. ส่งเสริมให้เกิดการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
3. สนับสนุนการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานและการลงทุนด้านการผลิต SAF ในประเทศ
4. สอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมถึงเป้าหมาย Long-term Global Aspirational Goal (LTAG) เพื่อนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Carbon Emissions) ภายในปี ค.ศ. 2050 และเป้าหมายการมีส่วนร่วมที่ประเทศ กำหนด (NDC) ของประเทศไทย โดยสาระสำคัญตามกรอบความร่วมมือ กำหนดให้ กพท. และผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ร่วมกันกำหนดเป้าหมายการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน ในแต่ละปี ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวสอดคล้องกับทิศทางทางการลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของประเทศ และเป้าหมาย LTAG

### Objective

To promote and advance the practical use of SAF in Thailand's aviation sector through cooperation between CAAT – as the regulator – and Thai Air Operator Certificate (AOC) holders. The initiative aims to achieve tangible carbon dioxide emission reduction and support the sustainable development of the national aviation sector.

### Summary

On 17 November 2025, at the Asawin Grand Convention Hotel, CAAT held a signing ceremony for a memorandum of understanding (MOU) on cooperation in promoting the use of SAF between CAAT and eight Thai AOC holders, namely:

- Bangkok Airways Public Company Limited
- Thai Airways International Public Company Limited
- K-Mile Air Company Limited
- Thai Lion Mentari Company Limited
- Thai Vietjet Air Joint Stock Company Limited
- Thai AirAsia Company Limited
- Thai AirAsia X Company Limited
- Nok Air Public Company Limited

The MOU commits to driving a structured transition to clean energy usage in Thailand's aviation sector with the following key objectives:

1. Demonstrating the collective commitment of Thailand's aviation sector to reducing carbon dioxide emissions.
2. Promoting the practical and continuous use of SAF.
3. Supporting the development of the supply chain and investment in domestic SAF production.
4. Aligning with the ICAO framework, including the Long-term Global Aspirational Goal (LTAG) of achieving net zero carbon emissions by 2050, as well as Thailand's Nationally Determined Contribution (NDC). Under this framework, CAAT and the Thai AOC holders will collaboratively establish annual SAF usage targets that align with the national carbon reduction trajectory and LTAG objectives.



### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 มกราคม-17 พฤศจิกายน 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง กพท. และผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยเป็นเป็นที่เรียบร้อย ซึ่งภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าว ได้กำหนดเป้าหมายการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืนรายปี ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการใช้ SAF และสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของภาคการบินไทยในระยะยาว



### Implementation Period

From 1 January to 17 November 2025

### Key Outcome

The MOU between CAAT and the eight Thai AOC holders was formally signed. Under this framework, annual SAF usage targets were established, providing an important mechanism to drive SAF adoption and support the long-term sustainable development of Thailand's aviation sector.



### โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ

### The Development of the Aviation Performance Measurement System (APMS)

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาระบบวิเคราะห์สมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศที่มีประสิทธิภาพ ที่จะเป็นเครื่องมือในการวัดผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติในภาพรวมของประเทศให้เป็นไปตามแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) แผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Service Master Plan) และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2583 (National Airspace and Air Navigation Master Plan)
2. เพื่อให้มีระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System-APMS) นำมาใช้ในการดำเนินงานด้านตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบิน

#### รายละเอียดโดยสรุป

ระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System: APMS) ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวัดผล และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) แผนแม่บทการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Air Navigation Service Master Plan) และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2583 (National Airspace and Air Navigation Master Plan) ซึ่งตอบสนองต่อเป้าหมายทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ด้าน Operational Performance ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ในการมุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล โดยเป็นระบบที่บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. หน่วยงานภายใน กพท.
2. ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
3. ผู้ดำเนินงานสนามบิน
4. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
5. ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (ประเทศไทย)

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

กรกฎาคม 2567-ธันวาคม 2568

#### ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ได้ดำเนินการโครงการพัฒนาระบบ APMS แล้วเสร็จ โดยระบบ APMS จะพร้อมเปิดใช้งานในปี 2569 และนับว่าเป็นระบบตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการเดินอากาศระดับชั้นนำในภูมิภาคและสากล โดยคุณสมบัติหลักของระบบ APMS มีดังนี้

1. สามารถเก็บข้อมูลวิเคราะห์ และประมวลผลตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการเดินอากาศในทุก Phase of Flight ตามแผนการเดินอากาศสากล เพื่อนำไปสู่การพัฒนาปรับปรุง Capacity และ Efficiency ของระบบการบินของประเทศ

#### Objectives

1. To develop an efficient national aviation performance analysis system to serve as a key instrument for evaluating the outcomes of airspace and air navigation development as outlined in the National Airspace and Air Navigation Master Plan, ensuring alignment with the Global Air Navigation Plan (GANP), the ASEAN Air Navigation Service Master Plan, and the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022–2040.
2. To position the APMS as a centralized platform for monitoring and evaluating national aviation performance indicators.

#### Summary

The Aviation Performance Measurement System (APMS) was developed to enhance the efficiency of aviation performance measurement and evaluation capabilities in alignment with the GANP, the ASEAN Air Navigation Service Master Plan, and the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022–2040. It is designed to meet strategic goals and operational performance objectives under Thailand's roadmap towards achieving internationally recognized aviation performance standards. It is an integrated platform that connects data from relevant stakeholders, namely:

1. CAAT internal units
2. Air operators
3. Airport operators
4. Aeronautical Radio of Thailand Limited
5. Airspace Management Cell (Thailand)

#### Implementation Period

From July 2024 to December 2025

#### Key Outcome

CAAT completed the development of the APMS, which is scheduled to become operational in 2026. It has been identified as a leading air navigation performance monitoring system at both regional and international levels. Its key features are:

1. Being able to collect, analyze, and process air navigation performance indicators across all phases of flight in accordance with the GANP, thereby supporting improvements in the capacity and efficiency of the national aviation system.
2. Being able to display information through dashboards, such as the Traffic Statistic dashboard showing Thailand's air traffic statistics, the Airspace Performance dashboard

2. สามารถแสดงผลข้อมูลในรูปแบบ แดชบอร์ด เช่น หน้าจอ Traffic Statistic แสดงผลข้อมูลสถิติการจราจรทางอากาศของประเทศไทย หน้าจอ Airspace Performance แสดงผลข้อมูลในด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศกับความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินภายในห้วงอากาศของประเทศไทย และหน้าจอ Airport & Terminal Performance แสดงผลข้อมูลสมรรถนะการดำเนินการสนามบิน
3. สามารถสร้าง และจัดการรูปแบบตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการเดินอากาศ พร้อมเครื่องมือในการคำนวณและวิเคราะห์ผลข้อมูล
4. สามารถนำข้อมูลเข้าระบบผ่าน Application Protocol Interface (API) ผ่านการอัปโหลดเอกสาร หรือผ่านการกรอก E-form



Thailand's airspace to accommodate flight volumes, and the Airport & Terminal Performance dashboard showing airport operational performance.

3. Being able to create and manage air navigation performance indicator formats with built-in calculation and analytical functions.
4. Being able to import data into the system via Application Programming Interface (API), document uploads, or E-form entry.



#### การประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ประจำปี 2568

#### 2025 Airspace Management Subcommittee Meetings

##### วัตถุประสงค์

เพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ การดำเนินการตามนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ และแผนงานโครงการต่าง ๆ ภายใต้นโยบายที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากลอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

##### รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดการประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ประจำปี 2568 จำนวน 2 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2568 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2568 โดยมีพลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และพลอากาศเอก อนุรักษรมณารักษ์ เสนาธิการทหารอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการร่วม และมีผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาคพลเรือนและความมั่นคง ตามองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ เข้าร่วมประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าและพิจารณาเรื่องสำคัญ ดังนี้

1. การทบทวน/ปรับปรุงห้วงอากาศ Special Use Airspace (SUA) และ en-route Airspace
2. การขับเคลื่อนการปรับเขตแสดงข่าวกาบินกรุงเทพ (Bangkok FIR)
3. การดำเนินงานโครงการแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (System Wide Information Management Master Plan: SWIM Master Plan) และการดำเนินการ Electronic Terrain & Obstacle Data (eTOD) ของประเทศไทย

##### Objective

To drive the development of Thailand's airspace and air navigation systems and implement the national airspace policies as well as projects approved by the Civil Aviation Board. The goal is to ensure continuous and sustainable safety, efficiency, and alignment with regional and international development directions.

##### Summary

CAAT held two meetings of the Airspace Management Subcommittee on 26 May and 26 December 2025. The meetings were co-chaired by Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, CAAT's Director General, and Air Chief Marshal Anurak Romnarak, Chief of Air Staff, the Royal Thai Air Force. Representatives from both civil and security agencies, in accordance with the composition of the Subcommittee, attended the meetings to review progress and consider the following key issues:

1. The review and revision of special use airspace (SUA) and en-route airspace.
2. The reconfiguration of the Bangkok Flight Information Region (Bangkok FIR).
3. The implementation of the System Wide Information Management (SWIM) Master Plan for Thailand and Thailand's Electronic Terrain and Obstacle Data (eTOD).

4. การดำเนินงานด้านตัวชี้วัดสมรรถนะการเดินอากาศปี 2567
5. แผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ด้านการเดินอากาศในระยะฟื้นฟู (พ.ศ. 2565-2568) ประกอบด้วย ด้าน Airspace Organization and Management (AOM), ด้าน Air Traffic Management (ATM), ด้าน Communication, Navigation, Surveillance and Spectrum (CNSS), ด้าน Information Management (IM), ด้าน Aerodrome (AD), ด้าน Aeronautical Meteorological Service (MET) และด้าน Unmanned Aircraft System Integration (UASI)
6. พิจารณาแนวทางการจัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (ฉบับปรับปรุง) และแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ โดยนำเสนอปรับปรุงกรอบยุทธศาสตร์ แนวทางการดำเนินงาน และค่าเป้าหมายให้มีความสอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และระดับภูมิภาค (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) รวมถึงรองรับความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินหลังการกลับมาของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้นหลังจากการแพร่ระบาดของโควิด-19

##### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

- ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2568
- ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2568

##### ผลการปฏิบัติงาน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบความคืบหน้า เรื่อง การทบทวน/ปรับปรุงห้วงอากาศ Special Use Airspace (SUA) การเปลี่ยนแปลงห้วงอากาศ En-route Airspace การขับเคลื่อนการปรับเขตแสดงข่าวกาบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) การดำเนินงานโครงการแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) และการดำเนินการ eTOD ของประเทศไทย การดำเนินงานด้านตัวชี้วัดสมรรถนะการเดินอากาศปี 2567 ความคืบหน้าแผนงานโครงการ SIP ของคณะทำงานเทคนิคทั้ง 7 ด้าน ในระยะฟื้นฟู (พ.ศ. 2565-2568) อีกทั้งเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศฯ และการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศฯ โดยประธานอนุกรรมการร่วมได้ให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะสำคัญ ดังนี้



4. Review of the 2024 air navigation performance indicators.
5. The Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) for air navigation in the recovery period (2022–2025), covering Airspace Organization and Management (AOM), Air Traffic Management (ATM), Communication, Navigation, Surveillance and Spectrum (CNSS), Information Management (IM), Aerodrome (AD) management, the Aeronautical Meteorological Service (MET), and Unmanned Aircraft System Integration (UASI).
6. Revision of the National Airspace and Air Navigation Master Plan and preparing the National Airspace and Air Navigation Development Strategic Plan includes updating the strategic framework, implementation guidelines, and target values to align with the GANP and the Asia/Pacific Seamless ANS Plan. It also addresses changes in the aviation industry following the post-COVID-19 surge in flight volumes.

##### Implementation Period

- Meeting 1/2025: 26 May 2025
- Meeting 2/2025: 26 December 2025

##### Key Outcome

Meeting Resolutions:

The Subcommittee acknowledged progress on the review and revision of SUA, changes to en-route airspace, Bangkok FIR reconfiguration, the implementation of the SWIM Master Plan and Thailand's eTOD system, implementation of the 2024 air navigation performance indicator, and progress under the SIP recovery projects across the seven technical areas for 2022–2025. The Subcommittee also endorsed the approach for revising the National Airspace and Air Navigation Master Plan and for preparing the National Airspace and Air Navigation Development Strategic Plan. The co-chairs provided the following key observations and recommendations:





1. การดำเนินการทบทวน/ปรับปรุงห้วงอากาศควรคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักในการใช้งานห้วงอากาศร่วมกันระหว่างพลเรือนและภาคความมั่นคง และทำตามกฎอย่างเคร่งครัด
2. ควรส่งเสริมการบูรณาการการใช้ทรัพยากรระหว่างหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีศักยภาพและเครื่องมือพร้อมใช้งาน เช่น เรือ SWIM และ eTOD
3. การปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศ และการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศ ควรนำประเด็นด้านความมั่นคงมาพิจารณาควบคู่กับการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของประเทศ เพื่อให้การปรับปรุงมีความรอบคอบ ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านความมั่นคง
4. ภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ความต้องการด้านการบินฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเกิดภาวะขาดแคลนบุคลากร เช่น นักบิน ลูกเรือ และบุคลากรด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC) ควรพิจารณาวางแผนบริหารจัดการบุคลากรร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคพาณิชย์ในลักษณะบูรณาการเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์ร่วมกัน
5. การใช้งานห้วงอากาศระดับต่ำ (Low Altitude) จะส่งผลกระทบต่อระบบการบินแบบดั้งเดิม ควรเตรียมความพร้อมและบูรณาการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน รวมถึงบรรจุประเด็น Advanced Air Mobility (AAM) และ Low Altitude Economy ไว้ในแผนแม่บทห้วงอากาศ และแผนกลยุทธ์การพัฒนา เพื่อให้การดำเนินงานเป็นระบบสอดคล้องกับทิศทางสากล และสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ
6. ในอนาคตมีแนวโน้มการพัฒนาความร่วมมือด้านการบริหารจัดการห้วงอากาศในระดับภูมิภาค เช่น แนวคิด ASEAN Open Sky หรือการใช้ทรัพยากรร่วมกันด้านการควบคุมจราจรทางอากาศและข้อมูลสนับสนุนการบิน ควรพิจารณาบรรจุแนวคิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันระหว่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความแม่นยำและความปลอดภัยในการบริหารจัดการการบิน

1. The review and revision of airspace should place primary emphasis on safety, particularly in civil-military flexible use of airspace (FUA), with strict compliance with applicable rules.
2. The integration of resource utilization among government agencies should be encouraged, particularly through cooperation with agencies possessing the necessary expertise and operational tools in areas like SWIM and eTOD.
3. The revision of the National Airspace and Air Navigation Master Plan and the preparation of the National Airspace and Air Navigation Development Strategic Plan should balance national security considerations with the need to increase national flight capacity to ensure both economic and security resilience.
4. The rapid recovery of aviation demand to pre-pandemic levels may result in shortages of personnel such as pilots, cabin crew, and air traffic control (ATC) staff. Integrated workforce planning between the public and commercial sectors should therefore be considered to ensure mutually beneficial outcomes for all stakeholders.
5. The use of low-altitude airspace will affect conventional aviation systems. Preparations should be made through integrated participation by all sectors. Integration of Advanced Air Mobility (AAM) and the low-altitude economy into the Master Plan and the Strategic Plan will help to ensure systematic implementation in alignment with international directions and support Thailand's role in the international arena.
6. Regional cooperation in airspace management is likely to expand, including concepts such as ASEAN Open Sky and shared use of air traffic control resources and aviation support data. Consideration should therefore be given to incorporating cross-border and inter-agency resource-sharing concepts in order to enhance the efficiency, accuracy, and safety of aviation management.



## ระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการรับรอง การให้ อนุญาต และการให้บริการประชาชน (UAS Portal)

## UAS Portal: Integrated Unmanned Aircraft System Platform for Registration, Licensing, and Public Services

### วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการจัดเก็บฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และการอนุญาตปฏิบัติการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน รวมทั้งเป็นไปตามแผนการดำเนินงานในการกำกับดูแลของฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เพื่อให้ครอบคลุมการใช้งาน การตรวจสอบ การรับรอง และการให้อนุญาตสำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในประเทศไทยในทุกมิติ

### รายละเอียดโดยสรุป

ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบงานสำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ให้มีความทันสมัย โปร่งใส และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อรองรับการขยายตัวของใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในหลากหลายภารกิจ รวมทั้งเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีได้อย่างเหมาะสมและทันที่ ด้วยเหตุนี้ ฝ่าย UAS จึงได้ดำเนินการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการรับรอง การให้อนุญาต และการให้บริการประชาชน (UAS Portal) เพื่อใช้สำหรับการขึ้นทะเบียนอากาศยาน ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การอนุญาตปฏิบัติการบิน การรับรองในด้านต่าง ๆ การยืนยัน และการติดตามตามภารกิจของฝ่าย UAS โดยเป็นการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์บนแพลตฟอร์ม Website และ Mobile Application และออกเอกสารอนุญาตในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดการใช้งานกระดาษ ลดขั้นตอน และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการค้นหาข้อมูล และขอรับบริการกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) อีกทั้ง ยังเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เช่น กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แนวทางการรับรองศูนย์ฝึกอบรมและแนวทางในการขออนุญาตบิน โดยระบบดังกล่าวมีการจัดเก็บข้อมูลการขึ้นทะเบียนของผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยาน และการจดทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้สามารถบริหารจัดการและดำเนินการสืบค้นข้อมูลต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายและการกำกับดูแลได้เป็นอย่างดีเหมาะสม

จากสถิติการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในปัจจุบันพบว่า หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนมีการนำอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมาใช้ในภารกิจต่าง ๆ อย่างแพร่หลายและหลากหลายวัตถุประสงค์ อีกทั้ง มีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความหนาแน่นในการใช้ห้วงอากาศร่วมกับอากาศยานทั่วไป และอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) ความมั่นคง (Security) และสิทธิส่วนบุคคล (Privacy) ดังนั้น กพท. จึงจำเป็นต้องมีระบบการกำกับดูแลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนด และกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อป้องกันผลกระทบและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

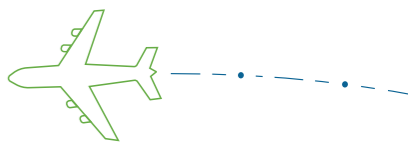
### Objective

To develop an integrated database and management system for unmanned aircraft to facilitate the registration of unmanned aircraft controllers or operators and the issuance of flight permits, thereby enhancing service efficiency and public convenience while aligning with the regulatory roadmap of the Unmanned Aircraft Standards Department (UAS). The system will cover all major aspects of unmanned aircraft operations – including registration, inspection, certification, and operational authorization of unmanned aircraft in Thailand.

### Summary

The UAS Department recognized the necessity of modernizing unmanned aircraft regulatory systems to ensure transparency and alignment with international standards. These systems are essential to accommodate the expanding use of unmanned aircraft across a wide range of missions and to strengthen regulatory efficiency in responding appropriately and promptly to technological change. Accordingly, the department developed the database known as UAS Portal to support the registration of unmanned aircraft and controllers or operators, flight operation authorization, various certifications, verification and validation, and mission tracking under the department's mandate. This electronic platform is accessible via both website and mobile phone application, with an e-licensing function. This reduces paper use, streamlines procedures, and facilitates public access to information and services provided by CAAT. It also serves as a repository of information on unmanned aircraft, including relevant regulations, guidance on training center certification, and procedures for flight authorization. The system maintains structured records of unmanned aircraft and operator registration, enabling efficient, convenient, and timely data management and retrieval, while supporting sound policy decisions and regulatory oversight.

Current statistics indicate widespread adoption of unmanned aircraft with usage by both the public and private sectors continuing to rise for a variety of purposes. This trend is expected to increase airspace density, potentially impacting safety, security, and privacy. CAAT therefore requires an effective regulatory framework for unmanned aircraft operations that complies with applicable conditions and regulations in order to prevent impacts and reduce risks arising from unmanned aircraft use and operations. The UAS Portal has accordingly been deployed as an effective



จากการใช้งานและการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดย กพท. ได้นำระบบ UAS Portal มาใช้ในการกำกับดูแลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยประยุกต์และผนวกใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยในการทำงาน เพื่อให้การกำกับดูแลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ อีกทั้ง เพื่อรองรับกฎระเบียบตามประกาศเกี่ยวกับการอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต รวมทั้งเป็นระบบพื้นฐานในการพัฒนาระบบการจัดการจราจรทางอากาศของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ต่อไปในอนาคต

### ผลที่ได้รับและแนวทางการพัฒนาในอนาคต

#### 1. ผลที่ได้รับจากการใช้งานระบบ UAS Portal

1.1 ทำให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในกระบวนการอนุญาตปฏิบัติการบินและการเข้ามาใช้งานระบบอย่างเป็นรูปธรรมลดขั้นตอนการดำเนินการ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนหรือผู้ประกอบการที่รับบริการ โดยปัจจุบันมีหน่วยงานที่เข้าร่วมการใช้งานระบบหลายหน่วยงาน และยังมีทหารหรือร่วมกันอย่างต่อเนื่องเพื่อขยายการใช้งานระบบในอนาคต ทั้งในมิติของการเชื่อมโยงข้อมูล การกำหนดบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแล และการพัฒนาระบบการทำงานให้สอดคล้องกัน อันเป็นการยกระดับกลไกความร่วมมือเชิงระบบ (Systematic Coordination) เพื่อให้การกำกับดูแลและการปฏิบัติการอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความครอบคลุม และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ หน่วยงานที่เข้าร่วมการใช้งานระบบ/อยู่ระหว่างการหารือเพื่อใช้งานระบบในอนาคต ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน กองทัพเรือ กองทัพอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์บริหารห่วงอากาศแห่งชาติ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยความร่วมมือดังกล่าวเป็นฐานสำคัญต่อการพัฒนาแนวทางการกำกับดูแลร่วมกัน (Collaborative Oversight) และการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะเป็พื้นฐานสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศต่อไป

1.2 ระบบดังกล่าวมีบทบาทสำคัญในช่วงสถานการณ์ชายแดนไทย-กัมพูชาในการสนับสนุนการกำกับดูแลกิจกรรมของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่เกี่ยวข้องกับภารกิจด้านความมั่นคงและความปลอดภัยภายในประเทศ โดยสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแยกแยะและรับรู้สถานการณ์ในการติดตามและการเฝ้าระวังการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ทั้งยังมีส่วนช่วยในการระบุและคัดกรองการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่เข้าข่ายผิดกฎหมาย หรือไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขที่กำหนด อันเป็นอีกช่องทางหนึ่งซึ่งช่วยสนับสนุนการปฏิบัติการกิจของหน่วยงานด้านความมั่นคงในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากกิจกรรมที่อาจกระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะและความมั่นคงของประเทศ

1.3 ระบบดังกล่าวยังรองรับการทดลองใช้งานเทคโนโลยีที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารจัดการห่วงอากาศระดับต่ำเพื่อรองรับ

oversight tool, integrating modern technologies to enable faster, safer, and more efficient regulation. It is also designed to support future regulatory developments on unmanned aircraft operations authorization and to serve as the fundamental foundation for the future development of unmanned aircraft system traffic management (UTM) in Thailand.

### Benefits and Future Development Directions

#### 1. Benefits from the UAS Portal

1.1 The system has fostered practical integration and cooperation among government agencies, the private sector, and other stakeholders involved in flight authorization and system use. It has reduced procedural steps and improved convenience for the public and service users. Several agencies have already been integrated into the system, while discussions continue to expand data linkage, define regulatory roles and responsibilities, and enhance process harmonization. This has strengthened systematic coordination and enhanced comprehensive and effective oversight of unmanned aircraft operations. Participating agencies, or those engaged in talks to join, include the Department of Airports, the Royal Thai Navy, the Royal Thai Air Force, the Royal Thai Police, the Department of Royal Rainmaking and Agricultural Aviation, Airports of Thailand Public Company Limited, the Civil Aviation Training Center, the Airspace Management Cell, Aeronautical Radio of Thailand Limited, Bangkok Airways Public Company Limited, and Suranaree University of Technology. This cooperation forms an important basis for collaborative oversight and inter-agency data integration, which will further support the development of Thailand's unmanned aircraft industry.

1.2 During the recent Thailand-Cambodia border security situation, the system played an important role in supporting oversight of unmanned aircraft activities pertinent to domestic security and safety missions. It enabled relevant agencies to effectively differentiate situations through the tracking and surveillance of unmanned aircraft operations. The system further assisted in the identification and screening of activities that were potentially illicit or non-compliant with established regulations. Consequently, the portal served as a vital mechanism in supporting security agencies to prevent and mitigate risks that could jeopardize public safety and national security.

1.3 The system also supports trials of emerging technologies that are critical to low-altitude airspace management for safer and more orderly unmanned aircraft operations. These include the designation of airspace and operational

การปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น เช่น การกำหนดห่วงอากาศ/ขอบเขตการปฏิบัติการ การบริหารการใช้พื้นที่ทำการบินในลักษณะที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและข้อจำกัด ตลอดจนการใช้ Remote ID เพื่อการระบุและติดตามอากาศยานซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการกำกับดูแลแบบเรียลไทม์ ลดความเสี่ยงจากการปฏิบัติการที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไข และสนับสนุนการตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ผลจากการทดลองยังเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์เพื่อใช้ในการพัฒนาแนวทางเชิงมาตรฐานและการขยายผลสู่การใช้งานจริงในวงกว้าง

1.4 ภายหลังจากการนำระบบมาใช้งานพบว่า กระบวนการอนุญาตทำการบินมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจุบันมีจำนวนคำขออนุญาตทำการบินได้มากกว่า 100,000 คำขอยกในระยะเวลาเพียง 4 เดือน จากเดิมที่มีจำนวนคำขอเพียงระดับ "หลักร้อย" ในช่วงก่อนการปรับระบบ ซึ่งสะท้อนถึงการยกระดับศักยภาพการให้บริการประชาชนและผู้ประกอบการทั้งด้านความเร็วและความสามารถในการบริหารจัดการปริมาณคำขอที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังช่วยลดภาระงานเชิงธุรการ เพิ่มความถูกต้องของข้อมูล และสนับสนุนการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกรอบความปลอดภัยและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

1.5 การสร้างความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในการอนุญาตปฏิบัติการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ซึ่งจะเป็พื้นฐานสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศ

#### 2. แนวทางการพัฒนาระบบ UAS Portal

2.1 ดำเนินการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้มีความครบถ้วนและเป็นระบบ โดยกำหนดบทบาทหน้าที่ กลไก การประสานงาน และช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงด้านนโยบาย มาตรการกำกับดูแล และการปฏิบัติการในระดับพื้นที่ อันเป็พื้นฐานสำคัญในการยกระดับการพัฒนาและการบริหารจัดการระบบในอนาคตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนเสริมสร้างความพร้อมของประเทศในการรองรับการปฏิบัติการอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในเชิงพาณิชย์อย่างปลอดภัยและยั่งยืน

2.2 พัฒนาระบบ UAS Portal ของ กพท. ให้สามารถรองรับการยื่นคำขอและการพิจารณาอนุญาตปฏิบัติการบินเพื่อการขนส่งพัสดุได้อย่างครบวงจร (End-to-End) ครอบคลุมการจัดการข้อมูลผู้ประกอบการอากาศยาน บุคลากร และรายละเอียดภารกิจ พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ UTM เพื่อให้สามารถติดตามสถานการณ์ปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบบเรียลไทม์ รวมถึงสนับสนุนการกำกับดูแลการเฝ้าระวัง และการตรวจสอบย้อนหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

2.3 พัฒนาระบบให้สามารถยืนยันตัวตนโดรน ติดตามโดรนแบบเรียลไทม์ และการจัดการจราจรทางอากาศโดรนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มดำเนินการจัดทำและกำหนดมาตรฐานของระบบ UTM และ Remote ID ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและแนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับ โดยครอบคลุมในด้านรูปแบบข้อมูล (Data Format) การส่งสัญญาณ/การแลกเปลี่ยนข้อมูล (Signal/Broadcast & Data Exchange)

boundaries, management of operational airspace according to environmental and operational constraints, and the use of Remote ID for unmanned aircraft identification and tracking. These mechanisms enhance real-time oversight, reduce the risks of non-compliant operations, and support effective post-operation verification. The trial results also provide empirical evidence for the evolution of standards and wider operational deployment in the future.

1.4 Following the implementation of the system, flight authorization processes have become significantly more efficient. More than 100,000 flight authorization requests were processed within just four months during 2025, compared with only several hundred requests prior to the system upgrade. This reflects significant enhancement in CAAT's service proficiency for the public and operators, both in terms of promptness and in managing increased request volumes appropriately. The system has also reduced administrative workload, improved data accuracy, and strengthened oversight in line with applicable safety requirements and regulations.

1.5 The system has improved cooperation among government agencies, the private sector, and operators in terms of unmanned aircraft flight authorization, thereby establishing an important foundation for the future development of Thailand's unmanned aircraft industry.

#### 2. Future Development Directions for the UAS Portal

2.1 CAAT will continue strengthening integrated cooperation among government agencies, private entities, and stakeholders involved in authorization processes in a complete and systematic manner, with clearly defined roles, coordination mechanisms, and information-sharing channels. This will enhance alignment among policies, regulatory measures, and local operations, forming an essential basis for more effective future system development and management, while enhancing Thailand's readiness for the safe and sustainable expansion of commercial unmanned aircraft operations.

2.2 CAAT will further develop the UAS Portal to support end-to-end applications and approvals for unmanned aircraft parcel delivery operations, covering operator, aircraft, personnel, and mission data, while also linking data with the UTM system to enable real-time operational tracking and effective, transparent oversight, monitoring, and post-operation compliance audits.

2.3 The system will be enhanced to support unmanned aircraft identification, real-time tracking, and efficient unmanned aircraft traffic management by developing and establishing standards for UTM and Remote ID in alignment with international

และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) รวมถึง พัฒนาระบบฐานข้อมูล และระบบขึ้นทะเบียน ตลอดจนทำงานร่วมกับ บริษัทผู้ผลิตโดรน เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล

2.4 พัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นโดยเพิ่มระดับ การทำงานอัตโนมัติ (Automation) ในกระบวนการสำคัญที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการรับคำขอ ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล การคัดกรองเงื่อนไขเบื้องต้น การแจ้งเตือนสถานะ และการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งลดภาระงานเชิงธุรการ ลดระยะเวลาการดำเนินการ ลดความผิดพลาดจากการป้อนข้อมูล และเพิ่มความต่อเนื่องของการให้บริการ เพื่อให้ระบบรองรับปริมาณการใช้งานที่เพิ่มขึ้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมรองรับการขยายผลในอนาคต

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เปิดใช้งานระบบ UAS Portal ในเดือนตุลาคม 2567 และเปิดระบบ การอนุญาตปฏิบัติการบินในเดือนสิงหาคม 2568

#### ผลการปฏิบัติงาน

การใช้งาน UAS Portal สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน ได้อย่างครอบคลุม ทั้งในมิติของการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือ ปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และการอนุญาตปฏิบัติการบินอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินสำหรับรูปแบบภารกิจที่หลากหลาย การยกระดับการบริหาร จัดการจราจรทางอากาศในบริบทของการปฏิบัติการอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพของการตรวจติดตามอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบิน เพื่อให้หน่วยงานกำกับดูแลและผู้เกี่ยวข้องสามารถแยกแยะ และรับรู้สถานการณ์การปฏิบัติการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม ทั้งในเชิงเวลาและพื้นที่ทำการบิน นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวยังเอื้อต่อการประเมินมาตรการด้านความปลอดภัยที่ใช้ในการปฏิบัติการจริง รวมถึง การสนับสนุนกระบวนการกำกับดูแลเชิงรุก (Proactive Oversight) ผ่านการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากการปฏิบัติการ ผลการดำเนินงาน ยังสะท้อนให้เห็นถึงความพร้อมของระบบกำกับดูแลในภาพรวมทั้งด้านกระบวนการกำกับดูแลและกลไกการประสานงาน ตลอดจน ความพร้อมของเครือข่ายและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินและการรองรับการให้บริการด้าน UTM ในอนาคต อีกทั้งยังแสดงถึง ศักยภาพในการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ข้อมูลที่จำเป็น ต่อการกำกับดูแลและการตัดสินใจมีความครบถ้วน ถูกต้อง และสามารถ ใช้งานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกันนี้ยังเป็นภาระสะท้อนศักยภาพ ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศไทย โดยเฉพาะในด้านการดำเนินการขนส่งพัสดุภายใต้กรอบความปลอดภัย ที่เหมาะสม และสอดคล้องกับแนวทางการบริหารความเสี่ยงของการปฏิบัติการ เชิงพาณิชย์ สำหรับผลลัพธ์ของโครงการนี้ สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย (กพท.) จะนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลและบทเรียนสำคัญ ในการพัฒนาระบบให้สามารถยืนยันตัวตนโดรน ติดตามโดรนแบบเรียลไทม์ และการจัดการจราจรทางอากาศโดรนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการ จัดทำและกำหนดมาตรฐานของระบบ UTM และ Remote ID ให้สอดคล้อง

standards and accepted practices. This will cover data formats, signal broadcasting and data exchange, and cybersecurity, while also upgrading database and registration systems and collaborating with unmanned aircraft manufacturers to ensure efficient implementation in alignment with international standards.

2.4 CAAT will improve overall system efficiency by increasing automation in the following key processes: application submission, validation checks, initial screening, status notifications, and data connections with relevant external systems. This will reduce administrative burden, shorten processing time, minimize data entry errors, and improve service continuity, enabling the system to handle growing demand efficiently and support future expansion.

#### Implementation Period

The UAS Portal was launched in October 2024, with the flight authorization module becoming operational in August 2025.

#### Key Outcomes

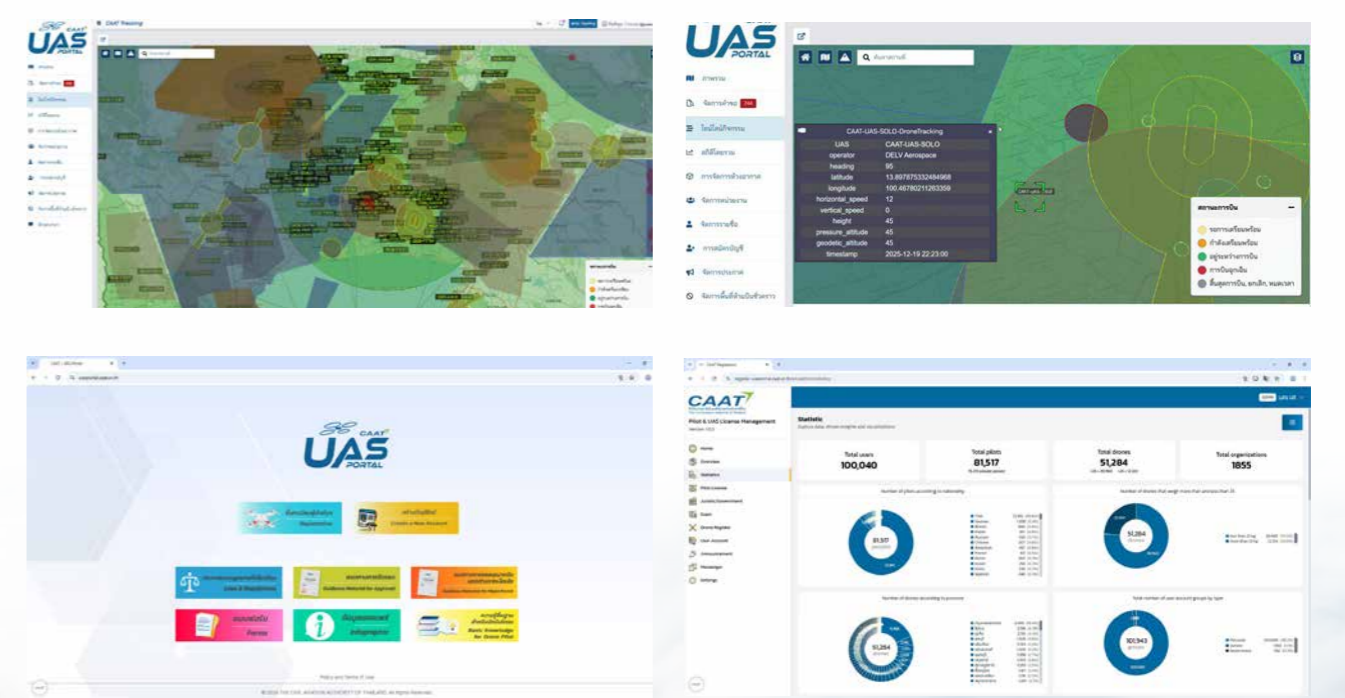
The UAS Portal has successfully achieved its objectives across multiple dimensions, including supporting the registration of unmanned aircraft controllers or operators, authorization of unmanned aircraft operations for a wide range of missions, enhancement of air traffic management in the context of unmanned aircraft operations, and improvement of unmanned aircraft monitoring and surveillance. This has enabled regulators and relevant parties to distinguish and understand operational situations accurately and appropriately, both in terms of timing and operational areas. The system also facilitates the assessment of safety measures used in actual operations and supports proactive oversight through the collection and analysis of operational data. The outcomes also reflect the readiness of the overall regulatory system in terms of oversight processes, coordination mechanisms, and the network and infrastructure needed to support operations and future UTM services. The outcomes further demonstrate the system's capacity for inter-agency data integration, ensuring that information required for oversight and decision-making is complete, accurate, and harmonized. At the same time, the results highlight the proficiency of Thailand's unmanned aircraft industry, particularly in relation to parcel delivery operations conducted within an appropriate safety framework and in line with commercial and operational risk management. CAAT will use the outcomes of this project as an important knowledge base and set of lessons learned for further system development to support drone identification,

กับมาตรฐานสากลและแนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับ โดยครอบคลุมในด้าน รูปแบบข้อมูล (Data Format) การส่งสัญญาณ/การแลกเปลี่ยนข้อมูล (Signal/Broadcast & Data Exchange) และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) รวมถึง พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบ ขึ้นทะเบียน ตลอดจนทำงานร่วมกับบริษัทผู้ผลิตโดรน เพื่อให้การดำเนินการ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล

ทั้งนี้ มาตรฐานดังกล่าวจะเป็นฐานสำคัญต่อการยกระดับระบบนิเวศ (Ecosystem) ของอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเชิงพาณิชย์ ของประเทศไทย สนับสนุนการขยายตัวของบริการใหม่ ๆ ในอนาคต และส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศภายใต้กรอบ การกำกับดูแลที่ปลอดภัย โปร่งใส และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากล

real-time tracking, and efficient drone traffic management. This will include the development and adoption of UTM and Remote ID standards in line with international standards and accepted practices, covering data formats, signal broadcasting and data exchange, and cybersecurity, as well as further development of the database and registration systems and cooperation with drone manufacturers to ensure efficient implementation in accordance with international standards.

These standards will form an important foundation for strengthening Thailand's commercial unmanned aircraft industry, supporting the expansion of new services in the future, and enhancing the country's competitiveness under a regulatory framework that is safe, transparent, and aligned with international best practices.



**“การขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” (The New Era of Drone Delivery) ภายใต้โครงการพัฒนาระบบขนส่งพัสดุโดยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน**

**วัตถุประสงค์**

เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยและเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเชิงพาณิชย์ในอนาคต

**รายละเอียดโดยสรุป**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ร่วมกับบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดงาน “การขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” (The New Era of Drone Delivery) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2568 ณ ห้อง Auditorium ชั้น 2 อาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ถนนแจ้งวัฒนะ กรุงเทพฯ โดยการจัดงานครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อทดสอบสมรรถนะของระบบขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Delivery System) และระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ในสภาพแวดล้อมจริง ภายในงานประกอบด้วยการจัดเสวนาในหัวข้อ “ทิศทางกำลังเสริมการขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” โดยมีผู้บรรยายระดับสูงจาก 3 หน่วยงาน เข้าร่วมเสวนา ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ โดยสาระสำคัญของการเสวนาได้สะท้อนถึงแนวทางการกำหนดนโยบายในการพัฒนาและส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีโดรนเพื่อขนส่งสินค้าและบริการสาธารณะ โดยเน้นการบูรณาการระหว่างหน่วยงานกำกับดูแล โครงสร้างพื้นฐานการสื่อสาร (5G, Cloud) และระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UTM) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและเป็นระบบที่ตรวจสอบได้ตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ยังมีการสาธิตภารกิจการบินขนส่งพัสดุในพื้นที่จริง เพื่อทดสอบความพร้อมและศักยภาพของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดรน) รวมถึงระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UTM) ขั้นตอนการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาแนวทางอนุญาตและมาตรการกำกับดูแลการบินโดรนขนส่งในอนาคต โดยมีผู้ประกอบการเข้าร่วม จำนวน 4 ราย ซึ่งได้ดำเนินการบินสาธิตภารกิจในพื้นที่และลักษณะการขนส่งที่แตกต่างกัน เพื่อแสดงให้เห็นถึงศักยภาพการใช้โดรนทำภารกิจขนส่งพัสดุในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

**“The New Era of Drone Delivery”: The Project for the Development of an Unmanned Aircraft Parcel Delivery System**

**Objective**

To enhance safety standards and strengthen Thailand’s readiness for the future development of the commercial unmanned aircraft industry.

**Summary**

CAAT, in cooperation with National Telecom Public Company Limited (NT), organized “The New Era of Drone Delivery” event on 29 October 2025 at the Auditorium Room, 2<sup>nd</sup> Floor, NT Headquarters Building on Chaeng Watthana Road, Bangkok. The event was part of public-private cooperation to test the performance of the drone delivery system and the unmanned aircraft system traffic management (UTM) system in a real-world operating environment. It included a panel discussion on “Directions for Promoting the New Era of Drone Delivery,” featuring senior executives from three organizations: CAAT, NT, and the National Broadcasting and Telecommunications Commission (NBTC). The discussion highlighted policy approaches for developing and promoting drone technology for goods transport and public services, with emphasis on integration among regulators, communications infrastructure (5G and cloud), and the UTM system to ensure safety, traceability, and compliance with international standards. The event also featured live demonstrations of parcel delivery missions in real-world operating environments to test unmanned aircraft readiness, the UTM system, and inter-agency operational procedures. The results were useful for the development of future operational authorization guidelines and regulatory measures for drone delivery operations. The following four operators participated, each conducting demonstration flights in different environments and for different transport missions to showcase the potential of drone-based parcel delivery.

**1. บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)**

สาธิตภารกิจการบินขนส่งเวชภัณฑ์จากท่าเรือเกาะลันตาไปยังเกาะปอดัง จังหวัดกระบี่ ซึ่งเป็นเส้นทางบินข้ามทะเลในพื้นที่ที่มีสภาพอากาศแปรปรวน ผลการดำเนินการบินสาธิตเป็นไปด้วยความเรียบร้อย อากาศยานสามารถขนส่งเวชภัณฑ์ถึงพื้นที่ปลายทางได้ตรงตามแผนและอยู่ในความควบคุมของระบบตลอดเวลา รวมทั้งระบบ UTM ที่ใช้ในการติดตามการบินสามารถแสดงตำแหน่งและเส้นทางได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินสามารถติดตามเที่ยวบินได้แบบเรียลไทม์ ซึ่งภารกิจนี้แสดงให้เห็นถึงโอกาสและศักยภาพของโดรนในการสนับสนุนภารกิจสาธารณสุขในพื้นที่ห่างไกลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**ภารกิจที่ 1 : บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)**

การบินขนส่งเวชภัณฑ์และยาจากท่าเรือเกาะลันตาไปยังเกาะปอดัง จังหวัดกระบี่



รูปที่ 1 : จุดขึ้นลงท่าเรือเกาะลันตา (HUB)  
(พิกัด Lat/Long : 7°31'49.7"N 99°05'42.6"E)

Figure 1: Take-off and landing point at Koh Lanta Pier (HUB)  
(Lat/Long: 7°31'49.7"N 99°05'42.6"E)

**1. AMA Marine Public Company Limited**

Demonstrated the transport of medical supplies from Koh Lanta Pier to Koh Po, Krabi Province, over a marine route in an area under varying weather conditions. The demonstration flight was completed successfully, with the drone delivering the medical supplies to the destination as planned and remaining under system control throughout. The UTM system continuously displayed the drone’s position and route, enabling ground personnel to monitor the flight in real time. This mission demonstrated the potential of drones to support public health operations effectively in remote areas.

**Mission 1: AMA Marine Public Company Limited**

Transport of medical supplies and medicines from Koh Lanta Pier to Koh Po, Krabi Province



รูปที่ 2 : จุดขึ้นลงเกาะปอดัง  
(พิกัด Lat/Long : 7°32'07.9"N 99°07'44.7"E)

Figure 2: Take-off and landing point at Koh Po  
(Lat/Long: 7°32'07.9"N 99°07'44.7"E)

**2. บริษัท สโกลเลอร์ โซลูชันส์ จำกัด**

สาธิตการขนส่งเครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าอัตโนมัติ (AED) จากศูนย์การค้า ICONSIAM ไปยังอาคาร RIVER CITY BANGKOK เพื่อแสดงศักยภาพของการใช้โดรนในภารกิจช่วยชีวิตฉุกเฉินในเขตเมือง การบินสาธิตดำเนินไปอย่างเรียบร้อย อากาศยานสามารถบินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และขนส่งอุปกรณ์ไปถึงจุดหมายได้ตรงเวลา ระบบ UTM ที่ใช้สามารถแสดงผลข้อมูลการบินแบบเรียลไทม์และช่วยให้เจ้าหน้าที่ควบคุมสามารถติดตามการทำงานได้อย่างต่อเนื่อง ภารกิจนี้ได้รับความสนใจจากหน่วยงานด้านการแพทย์และสื่อมวลชนแสดงให้เห็นถึงโอกาสในการนำโดรนมาใช้สนับสนุนบริการสาธารณสุขในเขตเมือง

**2. Skyller Solutions Company Limited**

Demonstrated the transport of an automated external defibrillator (AED) from ICONSIAM to River City Bangkok to showcase the potential of drones for emergency lifesaving missions in urban areas. The demonstration flight proceeded smoothly, with the drone flying across the Chao Phraya River and delivering the equipment on time. The UTM system displayed flight information in real time and enabled continuous operational monitoring by control personnel. The mission attracted considerable interest from medical agencies and the media, illustrating the potential for drones to support public services in urban environments.



ภารกิจที่ 2 : บริษัท สโกลเลอร์ โซลูชั่นส์ จำกัด  
 การบินขนส่งอุปกรณ์การแพทย์เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) ทำการบินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากศูนย์การค้า ICONSIAM ไปยังอาคาร River City Bangkok กรุงเทพมหานคร

Mission 2: Skyller Solutions Company Limited  
 Transport of an AED across the Chao Phraya River from ICONSIAM to River City Bangkok, Bangkok



รูปที่ 3 : จุดขึ้นลง บริเวณลานชั้น 2 ศูนย์การค้า ICONSIAM (พิกัด Lat/Long : 13°43'33.8"N 100°30'40.2"E)

Figure 3: Take-off and landing point at the 2<sup>nd</sup> Floor, ICONSIAM (Lat/Long: 13°43'33.8"N 100°30'40.2"E)



รูปที่ 4 : จุดขึ้นลง บริเวณลานจอดเฮลิคอปเตอร์อาคาร River City Bangkok (พิกัด Lat/Long : 13°43'48.1"N 100°30'47.6"E)

Figure 4: Take-off and landing point at the helipad area of River City Bangkok (Lat/Long: 13°43'48.1"N 100°30'47.6"E)

3. บริษัท เอวิลอน โรโบติกส์ จำกัด  
 สาธิตการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจากเกาะสมุยไปยังเกาะเต๋น จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นภารกิจบินระยะไกลระหว่างเกาะ ซึ่งต้องอาศัย การวางแผนการบินและการประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ ผลการบิน สาธิตดำเนินการได้อย่างเรียบร้อย อากาศยานสามารถขนส่งสินค้าได้ครบถ้วน ตามแผน ระบบ UTM ที่นำมาใช้สามารถแสดงข้อมูลการบินและตำแหน่ง ได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ภารกิจเป็นไปอย่างปลอดภัย และแสดงให้เห็นถึง ความเป็นไปได้ในการใช้โดรนเพื่อสนับสนุนงานโลจิสติกส์ในพื้นที่ห่างไกล ชุมชน หรือพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยาก

3. Avilon Robotics Company Limited  
 Demonstrated the transport of consumer goods from Koh Samui to Koh Taen, Surat Thani Province, as a long-range inter-island mission requiring detailed flight planning and coordination with local agencies. The demonstration was completed successfully, with the drone delivering the goods as planned. The UTM system continuously displayed flight and positional data, ensuring safe operations and demonstrating the feasibility of using drones to support logistics in remote communities and hard-to-access areas.

ภารกิจที่ 3 : บริษัท เอวิลอน โรโบติกส์ จำกัด  
 การบินขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคบริเวณจุดขึ้นลงบนเกาะสมุย ไปยังจุดขึ้นลงบนเกาะเต๋น จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Mission 3: Avilon Robotics Company Limited  
 Transport of consumer goods from Koh Samui to Koh Taen, Surat Thani Province



รูปที่ 5 : จุดขึ้นลงบนเกาะสมุย บริเวณชายหาดตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (พิกัด Lat/Long : 9°25'4.66", 99°56'9.66")

Figure 5: Take-off and landing point on Taling Ngam Beach, Koh Samui District, Surat Thani Province (Lat/Long: 9°25'4.66", 99°56'9.66")

รูปที่ 6 : จุดขึ้นลงบนเกาะเต๋น ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (พิกัด Lat/Long : 9°23'5.81", 99°56'56.28")

Figure 6: Take-off and landing point on Koh Taen, Koh Samui District, Surat Thani Province (Lat/Long: 9°23'5.81", 99°56'56.28")

4. บริษัท อีซี (2018) จำกัด (NacDrone)  
 สาธิตการขนส่งพืชผลทางการเกษตรจากแปลงเพาะปลูกไปยัง จุดรวบรวมผลผลิตในพื้นที่อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นพื้นที่ ภูเขาสูงและเข้าถึงได้ยาก ผลการบินสาธิตดำเนินการได้อย่างเรียบร้อย โดรนสามารถขนส่งผลผลิตได้ตามเวลาที่กำหนดรวมทั้งระบบ UTM สามารถ ติดตามการบินได้อย่างต่อเนื่องและช่วยให้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินตรวจสอบ ความปลอดภัยของเที่ยวบินได้อย่างใกล้ชิด ภารกิจนี้แสดงให้เห็นถึง ศักยภาพของการนำเทคโนโลยีโดรนมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ในภาคการเกษตรและลดภาระการขนส่งด้วยแรงงานคน

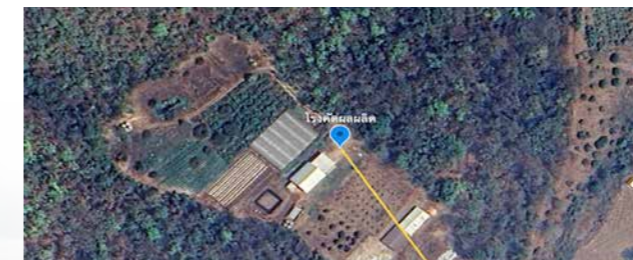
4. Easy (2018) Company Limited (NacDrone)  
 Demonstrated the transport of agricultural produce from cultivation plots to a collection point in Mae Chaem District, Chiang Mai Province, a mountainous and hard-to-reach area. The demonstration flight was completed successfully, with the drone transporting the produce on schedule. The UTM system continuously tracked the flight and enabled ground staff to monitor flight safety closely. This mission demonstrated the potential of drone technology to improve transport efficiency in the agricultural sector and reduce the need for manual transport.

โดยภาพรวม ผลการสาธิตของทั้ง 4 บริษัท ประสบความสำเร็จ เป็นอย่างดี ไม่พบปัญหาด้านความปลอดภัยหรือเหตุขัดข้องระหว่าง การปฏิบัติการระบบ UTM ที่นำมาทดสอบสามารถติดตามเที่ยวบินทั้งหมด ได้แบบเรียลไทม์ ช่วยลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และเพิ่มความเชื่อมั่น ให้แก่หน่วยงานกำกับดูแลและผู้ประกอบการที่เข้าร่วมทดสอบ ซึ่งผลที่ได้ จากการสาธิตในครั้งนี้ทำให้สามารถรวบรวมข้อมูลที่สำคัญสำหรับพัฒนาการ จัดทำ "แนวทางอนุญาตการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" เพื่อใช้เป็นมาตรฐานการอนุญาตในอนาคต ซึ่งการสาธิตในครั้งนี้ ถือเป็นการก้าวสำคัญในการเตรียมความพร้อมสำหรับการอนุญาตให้ใช้ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการขนส่งเชิงพาณิชย์ในอนาคต

Overall, the demonstrations by all four companies were highly successful, with no safety or operational incidents reported. The UTM system tested was able to track all flights in real time, helping to reduce safety risks and build confidence among regulators and participating operators. The data gathered from the demonstrations was used to develop "Guidelines for Authorizing Parcel Delivery by Unmanned Aircraft" as a future authorization standard. The demonstrations therefore were an important step in preparing for the future authorization of unmanned aircraft for commercial delivery operations.

ภารกิจที่ 4 : บริษัท อีซี (2018) จำกัด (NacDrone)  
 การบินขนส่งพืชผลทางการเกษตร จากแปลงเพาะปลูกไปยังจุดรับส่ง พืชผลทางการเกษตร พื้นที่บ้านแม่วาก อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดเชียงใหม่

Mission 4: Easy (2018) Company Limited (NacDrone)  
 Transport of agricultural produce from cultivation plots to an agricultural collection point in Ban Mae Wak, Mae Chaem District, Chiang Mai Province



รูปที่ 7 : จุดขึ้นลงโรงคัดแยกพืชผลทางการเกษตร (พิกัด Lat/Long : 18°38'21"N 98°23'44"E)

Figure 7: Take-off and landing point at the agricultural sorting facility (Lat/Long: 18°38'21"N 98°23'44"E)

รูปที่ 8 : จุดขึ้นลงแปลงเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร (พิกัด Lat/Long : 18°37'30"N 98°23'57"E)

Figure 8: Take-off and landing point at the agricultural cultivation plot (Lat/Long: 18°37'30"N 98°23'57"E)

## ระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UTM)

ระบบบริหารจัดการจราจรอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UTM) ที่ใช้ในการสาธิต "การขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" คือระบบ Vega UTM ของบริษัท High Lander จากประเทศอิสราเอล ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์อัตโนมัติสำหรับการแสดงข้อมูลห้วงอากาศและการแจ้งเตือนแบบเรียลไทม์ ครอบคลุมทั้งอากาศยานที่มีนักบินและอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินภายในพื้นที่ที่กำหนด ระบบสามารถประสานการทำงานของฝูงอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Fleets) กับข้อมูลการจราจรทางอากาศ โดยแสดงข้อมูลการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดบนท้องฟ้าแบบเรียลไทม์ มีความสามารถในการอนุญาตหรือปฏิเสธแผนการบิน รวมถึงสนับสนุนการจัดการและการหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Deconfliction) ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ ระบบ Vega UTM สามารถใช้งานร่วมกับโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคมเพื่อการกระจายสัญญาณสำหรับเชื่อมต่อกับระบบ Remote ID และการแลกเปลี่ยนข้อมูลในการรวบรวมข้อมูลการจราจรทางอากาศ โดยผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงระบบได้จากคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์แบบพกพา (Portable Device) โดยแสดงข้อมูลแบบเรียลไทม์เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการห้วงอากาศ ได้แก่ การแจ้งเตือนแผนการบิน การเคลื่อนที่ ระดับความสูง และข้อมูลระบุตัวตนของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน รวมถึงข้อมูลอากาศยานที่มีนักบินในพื้นที่ห้ามบิน สภาพอากาศ ภูมิประเทศ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### ผลที่ได้รับและแนวทางพัฒนาในอนาคต

1. ผลที่ได้รับจากการสาธิตการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

1.1 รูปแบบแนวทางการอนุญาต ซึ่งสามารถนำไปพัฒนาเป็น "แนวทางการอนุญาตการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" เพื่อให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะดำเนินการเชิงพาณิชย์ใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไปในอนาคต

1.2 แนวทางปฏิบัติการบิน (Concept of Operations: CONOPS) สำหรับภารกิจการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในพื้นที่ลักษณะต่าง ๆ เช่น พื้นที่เกาะ ภูเขา พื้นที่ห่างไกลชุมชน พื้นที่เมือง ซึ่งสามารถใช้เป็นกรณีศึกษาและเป็นต้นแบบสำหรับการพัฒนาโครงการในพื้นที่อื่นต่อไป

1.3 แนวทางการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น การกำหนดเขตปลอดภัย การเตรียมพื้นที่ลงจอดฉุกเฉินและการใช้ระบบ UTM และ Remote ID ในการติดตามอากาศยาน เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปอย่างปลอดภัย

1.4 เกิดความร่วมมืออย่างเป็นทางการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ ซึ่งจะเป็พื้นฐานสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศ

1.5 สาธารณชนและสื่อมวลชนได้รับรู้ถึงศักยภาพของเทคโนโลยีการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและระบบ UTM ส่งผลให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีและความเชื่อมั่นต่อระบบกำกับดูแลของประเทศ

2. แนวทางพัฒนาการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในอนาคต

2.1 จัดทำแนวทางการอนุญาตการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อใช้ประกอบการขออนุญาตทำการบินเชิงพาณิชย์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน

## Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM)

The UTM system used in "The New Era of Drone Delivery" demonstration was Vega UTM, developed by High Lander of Israel. It is an automated software platform for airspace information display and real-time alerts, covering both manned and unmanned aircraft within designated areas. The system can coordinate drone fleet operations with air traffic data, displaying real-time movement information of all aircraft in the sky. It is also capable of approving or rejecting flight plans and supporting flight path safety management under abnormal or unexpected conditions. Vega UTM can integrate with telecommunications infrastructure for signal transmission, Remote ID connectivity, and data exchange for air traffic information collection. Users can access the system via both computers and portable devices, with real-time displays supporting airspace management; for example, alerts, flight plans, movement, altitude, unmanned aircraft identification data, as well as information on manned aircraft, no-fly zones, weather, terrain, and other relevant data.

### Benefits and Future Development Directions

1. Benefits Achieved from the Demonstration of Parcel Delivery by Unmanned Aircraft

1.1 An authorization framework was developed, which can be further refined into "Guidelines for Authorizing Parcel Delivery by Unmanned Aircraft" as a common standard for operators wishing to conduct future commercial operations.

1.2 A Concept of Operations (CONOPS) was established for parcel delivery missions in different environments, such as islands, mountainous areas, remote communities, and urban areas. This can serve as a case study and prototype for future projects in other locations.

1.3 Approaches to improve safety standards were identified, including the designation of safety zones, preparation of emergency landing areas, and the use of UTM and Remote ID for aircraft tracking to ensure safe operations.

1.4 Collaborative effort was achieved among government agencies, the private sector, and operators, providing an important foundation for the development of Thailand's unmanned aircraft industry.

1.5 The public and the media gained greater awareness of the potential of unmanned aircraft parcel delivery technology and UTM systems, contributing to a positive image and stronger confidence in the country's regulatory system.

2. Future Development Directions for Unmanned Aircraft Parcel Delivery

2.1 "Guidelines for Authorizing Parcel Delivery by Unmanned Aircraft" will be developed to support applications for commercial flight operations under a common standard.

2.2 พัฒนาระบบ UAS Portal ของ กพท. ให้สามารถรองรับการขออนุญาตปฏิบัติการบินเพื่อการขนส่งพัสดุแบบเต็มรูปแบบและเชื่อมโยงข้อมูลและการติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบบเรียลไทม์จากระบบ UTM

2.3 พิจารณากำหนดมาตรฐานของระบบ UTM และ Remote ID ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งในด้านรูปแบบข้อมูล การส่งสัญญาณ และการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์

2.4 พิจารณาจัดทำพื้นที่การให้บริการ (Operational Area) สำหรับการทดสอบการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในสภาพแวดล้อมจริงเพื่อประเมินประสิทธิภาพและมาตรการความปลอดภัยก่อนเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์

2.5 ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและขยายความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น กสทช. บมจ. โทรคมนาคมแห่งชาติ กรมเจ้าท่า กองทัพอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รวมถึงภาคเอกชน เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการการบินขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศในอนาคต

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มีนาคม-ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

การจัดงาน "การขนส่งยุคใหม่ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน" (The New Era of Drone Delivery) บรรลุตามวัตถุประสงค์ทั้งในด้านการสาธิตทำการบินในรูปแบบภารกิจต่าง ๆ การบริหารจัดการจราจรทางอากาศและติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินด้วยระบบ UTM รวมทั้งการประเมินมาตรการความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน แสดงให้เห็นถึงความพร้อมของระบบกำกับดูแล เครือข่ายโครงสร้างพื้นฐาน การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และศักยภาพของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศไทยในการขนส่งพัสดุได้อย่างปลอดภัย โดยผลลัพธ์ของโครงการนี้ กพท. จะนำไปพัฒนาเป็นแนวทางอนุญาตการขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในอนาคต และยังเป็นการยกระดับความตระหนักรู้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาแนวทางเชิงนโยบายเพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนส่งพัสดุด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเชิงพาณิชย์ของประเทศไทย

2.2 CAAT will further develop the UAS Portal to fully support applications for parcel delivery operations and to connect with UTM data for real-time unmanned aircraft tracking.

2.3 CAAT will establish standards for UTM and Remote ID in line with international standards in terms of data format, signal transmission, and cybersecurity.

2.4 CAAT will designate operational areas for real-environment testing of unmanned aircraft parcel delivery in order to evaluate efficiency and safety measures before commercial operations.

2.5 Inter-agency cooperation will be expanded to cover relevant external agencies, such as the NBTC, NT, the Marine Department, the Royal Thai Air Force, Aeronautical Radio of Thailand Limited, and the private sector. This will foster development of the infrastructure and management systems needed for Thailand's future unmanned aircraft parcel delivery operations.

### Implementation Period

From March to December 2025

### Key Outcome

"The New Era of Drone Delivery" event achieved its objectives in all key aspects, including flight demonstrations across various mission profiles, air traffic management and real-time unmanned aircraft tracking via the UTM system, the assessment of safety measures, and the strengthening of cooperation between public and private sectors. These achievements affirmed the readiness of Thailand's regulatory framework, infrastructure networks, inter-agency data integration, and the potential of domestic operators within the unmanned aircraft industry to conduct safe and secure logistics. CAAT will leverage the outcomes of this project to formulate comprehensive licensing guidelines and operational standards for future drone-based parcel delivery. The project not only enhanced awareness among relevant agencies, but also served as a foundation for developing the policy frameworks required to support the sustainable growth of commercial unmanned aircraft parcel delivery industry in Thailand.

## การสาธิตการบินอากาศยานไฟฟ้าขึ้นลงทางดิ่ง (eVTOL)

### วัตถุประสงค์

เพื่อแสดงศักยภาพของเทคโนโลยีการบินรูปแบบใหม่ เตรียมความพร้อมสู่ยุคการคมนาคมทางอากาศสมัยใหม่ และยกระดับศักยภาพอุตสาหกรรมการบินสมัยใหม่ของไทย

### รายละเอียดโดยสรุป

#### ผลที่ได้รับและแนวทางพัฒนาในอนาคต

1. ผลที่ได้รับจากการสาธิตการบินอากาศยานไฟฟ้าขึ้นลงทางดิ่ง (eVTOL)

การสาธิตการบินอากาศยานไฟฟ้าขึ้นลงทางดิ่ง (eVTOL) โดยบริษัท eHang จัดขึ้นในวันที่ 24 พฤศจิกายน 2568 ณ สำนักงานใหญ่ธนาคารไทยพาณิชย์ ถนนรัชดาภิเษก เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และวันที่ 26 พฤศจิกายน 2568 ณ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ถนนปูนซิเมนต์ไทย เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร โดยดำเนินการภายใต้กรอบการกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในพื้นที่ควบคุมที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานความปลอดภัยสากลทุกขั้นตอน พร้อมแผนเผชิญเหตุฉุกเฉิน (ERP) และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในลักษณะการทดสอบ ทดลอง (Experimental Flight) จากฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยมีพลอากาศเอก มณฑิชา ประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้าร่วมการสาธิตเพื่อยืนยันความพร้อมของประเทศไทยในการรองรับการปฏิบัติการในรูปแบบใหม่ในอนาคต และคณะกรรมการของบริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นสักขีพยาน พร้อมทั้งผู้อำนวยการสำนักงานการบินแห่งสิงคโปร์ (CAAS) Mr. Han Kok Juan ร่วมรับชมความสำเร็จในการสาธิตการบินครั้งนี้ด้วย

อากาศยาน eVTOL รุ่น EH216-S ที่นำมาสาธิตเป็นอากาศยานไร้คนขับแบบผู้โดยสาร (Passenger-grade UAV) จากบริษัท eHang ซึ่งเป็นบริษัทเทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ก่อตั้งเมื่อปี 2557 โดยมุ่งเน้นพัฒนาและผลิตอากาศยานไร้คนขับแบบไฟฟ้าแนวตั้ง (eVTOL) เพื่อการคมนาคมในเมือง (Urban Air Mobility) รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร โลจิสติกส์ และการดับเพลิง โดยมีคุณสมบัติสามารถทำความเร็วสูงสุด (Maximum Design Speed) 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะเวลาปฏิบัติการบิน 30 กิโลเมตรต่อการชาร์จ และสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 2 ที่นั่ง โดยการสาธิตครั้งนี้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้เป็นอย่างดี

#### 2. แนวทางพัฒนา

การสาธิตครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือเพื่อผลักดันประเทศไทยให้ก้าวสู่การเป็น Aviation Hub ของภูมิภาค โดยปัจจุบัน กพท. อยู่ระหว่างการเตรียมการจัดงาน ICAO's Second Advanced Air Mobility Symposium (AAM 2026) ซึ่งจะเกิดขึ้นในวันที่ 1-3 ธันวาคม 2569 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยจะเป็นเวทีระดับโลกในการแสดงศักยภาพความพร้อมด้านเทคโนโลยี และความมุ่งมั่นของประเทศไทยในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินสมัยใหม่อย่างจริงจัง

## Demonstration of Electric Vertical Take-off and Landing (eVTOL) Aircraft

### Objective

To showcase the potential of new aviation technologies, prepare for the era of modern air mobility, and enhance the capacity of Thailand's advanced aviation industry.

### Summary

#### Benefits and Future Development Directions

##### 1. Benefits Achieved from the eVTOL Demonstration

An eVTOL aircraft demonstration by eHang was conducted on 24 November 2025 at the headquarters of Siam Commercial Bank on Ratchadaphisek Road, Chatuchak District, Bangkok, and on 26 November 2025 at The Siam Cement Public Company Limited on Siam Cement Road in Bang Sue District, Bangkok. The flights were conducted under CAAT's regulatory framework, within controlled areas, and meeting international safety standards at every stage, supported by an Emergency Response Plan (ERP), and authorized as experimental flight operations by the Unmanned Aircraft Standards Department. Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, CAAT's Director General, attended the demonstration to demonstrate Thailand's readiness to accommodate new forms of flight operations in the future. The demonstration was also witnessed by Board members of SCB X Public Company Limited and The Siam Cement Public Company Limited, together with Mr. Han Kok Juan, Director-General of the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS).

The EH216-S eVTOL aircraft used in the demonstration is an autonomous aerial vehicle designed to safely transport passengers; it was developed by eHang, a Chinese-owned technology company established in 2014. The company focuses on the development and manufacture of eVTOL aircraft for urban air mobility, including passenger transport, logistics, and firefighting. The aircraft model has a maximum design speed of 130 kilometers per hour, an operational range of 30 kilometers per charge, and seating capacity for two passengers. The demonstration was completed successfully.

##### 2. Development Direction

This demonstration formed part of broader cooperation efforts to advance Thailand towards becoming a regional aviation hub. CAAT is currently preparing to host ICAO's Second Advanced Air Mobility Symposium (AAM 2026), to be held from 1-3 December 2026 in Bangkok. The event will provide a global platform to showcase Thailand's potential, technological readiness, and strong commitment to the development of the advanced aviation industry.

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ตุลาคม-พฤศจิกายน 2568

วันที่ปฏิบัติการบิน ได้แก่ วันที่ 24 พฤศจิกายน 2568 และวันที่ 26 พฤศจิกายน 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

การสาธิตครั้งนี้เป็นก้าวสำคัญอีกขั้นในการแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ของการนำ eVTOL และระบบ Advanced Air Mobility เข้ามาใช้งานในประเทศไทย ทั้งในมิติของความปลอดภัย เทคโนโลยี และความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนระบบการบินไทยสู่อนาคตอย่างมั่นคงและยั่งยืน และถือเป็นอีกหนึ่งต้นแบบสำคัญของเทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินขึ้นสูง (Advanced Air Mobility: AAM) ที่จะเข้ามาเปลี่ยนโฉมระบบขนส่งทางอากาศในอนาคตเพื่อแสดงศักยภาพการเดินทางทางอากาศสมัยใหม่และเตรียมพร้อมผลักดันไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของภูมิภาคต่อไป

### Implementation Period

From October to November 2025

Flight demonstration dates: 24 November 2025 and 26 November 2025

### Key Outcome

This demonstration marked another important milestone in showcasing the feasibility of introducing eVTOL aircraft and Advanced Air Mobility (AAM) systems in Thailand, particularly in terms of safety, technology, and stakeholder confidence. It represents a significant step toward advancing Thailand's aviation system in a stable and sustainable manner. The demonstration also served as an important prototype for advanced unmanned aircraft technology under the AAM concept, which is expected to transform the future of air transport. It highlighted the potential of modern air mobility and supported Thailand's readiness to move forward as a regional aviation hub.



การกำกับดูแล การบริหารจัดการ และการสนับสนุนหน่วยงานภายนอก โดยใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในช่วงสถานการณ์พิเศษต่าง ๆ ของประเทศไทย

Regulatory Oversight, Management, and Support for External Agencies Using Unmanned Aircraft during Special Situations in Thailand

### วัตถุประสงค์

เพื่อให้ประชาชน และผู้เกี่ยวข้อง สามารถปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ภายใต้สถานการณ์พิเศษ เช่น สถานการณ์ชายแดนไทย-กัมพูชา สถานการณ์อุทกภัยภาคใต้ โดยไม่ขัดต่อกฎหมายกฎระเบียบ ไม่ขัดต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ สามารถสนับสนุนช่วยเหลือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด้านต่าง ๆ เผยแพร่และดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแลที่ถูกต้อง ส่งเสริมให้ประชาชนทุกภาคส่วน โดยเฉพาะเกษตรกรเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลที่ถูกต้อง เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน

### รายละเอียดโดยสรุป

- นับตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2568 ที่เริ่มเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่บริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา หน่วยงานด้านความมั่นคงและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ร่วมกันทำงานอย่างใกล้ชิดในการประเมินสถานการณ์ กำกับดูแลการบินโดรน และสนับสนุนภารกิจของเจ้าหน้าที่ ด้วยการออกประกาศ จำนวน 14 ฉบับเพื่อห้ามบินโดรนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงหรือพื้นที่ที่อาจกระทบต่อการปฏิบัติการของหน่วยงานความมั่นคง หน่วยงานปกครอง หรือพื้นที่หลังงานตามบริบทของสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปแต่ละช่วงเวลา ส่งผลให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่น บริหารจัดการพื้นที่ได้อย่างดีด้วยความเข้าใจในสถานการณ์ของประชาชนในพื้นที่เหล่านั้นเป็นอย่างดี
- ภายใต้สถานการณ์ความไม่สงบยังคงดำเนินอยู่ ประชาชนหรือผู้ประกอบการยังคงมีความจำเป็นในการทำการบินโดรนเพื่อภารกิจต่าง ๆ เช่น การปฏิบัติการบินโดรนสำรวจสาธารณูปโภค การปฏิบัติการบินโดรนเพื่อการเกษตร การสำรวจ การถ่ายภาพ เป็นต้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีกลไกในการบริหารจัดการให้มีความสมดุลทั้งในภาคความมั่นคง ผู้ประกอบการประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องทำการบินโดรน กพท. จึงดำเนินการบริหารจัดการการอนุญาตให้ประชาชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ สามารถปฏิบัติการบินโดรนตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยไม่กระทบกับความมั่นคง ซึ่ง กพท. ได้นำเทคโนโลยีและระบบออนไลน์ (UAS Portal) มาประยุกต์ใช้ในการกำกับดูแล ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่ายและยังสามารถตรวจสอบและประสานข้อมูลที่เป็นจำเป็นเพื่อยืนยันการใช้งานโดรนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการทำการบินเพื่อการเกษตร เกษตรกรผู้ใช้โดรนได้ให้ความสำคัญและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี สังเกตได้จากจำนวนผู้ขอและได้รับการขึ้นทะเบียนโดรนเกษตรเพิ่มขึ้นจากปกติ 100 เท่า มีการขอและอนุญาตทำการบินโดรนเกษตรอย่างต่อเนื่องตามพื้นที่การเกษตรต่าง ๆ

### Objective

To enable the public and relevant parties to operate unmanned aircraft for various purposes during special situations, such as the Thailand–Cambodia border situation and flooding in southern Thailand, in compliance with laws and regulations, without interfering with official operations, while supporting the work of relevant authorities, promoting proper regulatory compliance, and encouraging all sectors especially farmers to enter the proper regulatory system in order to ensure safe flight operations.

### Summary

- Since unrest began in the Thailand–Cambodia border area in July 2025, security agencies and CAAT have worked closely together to assess the situation, regulate drone operations, and support official missions. CAAT issued 14 notifications prohibiting drone flights in high-risk areas or areas that could affect the operations of security, administrative, or energy-related agencies, in response to changing circumstances. This enabled officials to carry out their duties smoothly and manage the affected areas effectively, while also taking into account the situation of local residents.
- Despite the continuing unrest, members of the public and operators still need to conduct drone flights for various purposes, such as infrastructure surveys, agricultural operations, surveying, and photography. It was therefore necessary to establish a balanced management mechanism that addressed the needs of the security sector, operators, the public, and agencies requiring drone use. CAAT accordingly managed flight authorizations to allow necessary and appropriate drone operations by the public and agencies without affecting security. In doing so, CAAT applied technology and the online UAS Portal to support oversight, making access easier for the public while enabling efficient verification and coordination of data needed to approve drone use. This was particularly evident in agricultural operations, where farmers using drones showed strong awareness and cooperation. The number of applications for, and approvals of, agricultural drone registrations increased by 100 times compared with normal levels, and authorizations for agricultural drone operations continue to be issued across farming areas.



3. ช่วงสถานการณ์อุทกภัยภาคใต้ในเดือนธันวาคม 2568 กพท. ได้ออกประกาศเพื่อสนับสนุนการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติการบินโดรนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ซึ่งการใช้โดรนในการช่วยเหลือจะสามารถเข้าถึงพื้นที่ยากลำบากได้ง่ายขึ้นประชาชนได้รับการช่วยเหลือด้วยความรวดเร็ว โดย กพท. ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้ประกอบการในการเป็นอาสาสมัคร นำโดรน อุปกรณ์ และเครื่องมือช่วยเหลือต่าง ๆ มาสนับสนุนภารกิจช่วยเหลือ

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

กรกฎาคม-ธันวาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

การกำกับดูแลการใช้โดรนของ กพท. ในช่วงสถานการณ์พิเศษต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถเป็นแนวทางและตัวอย่างในการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการและช่วยเหลือประชาชน กระทั่งต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนน้อยที่สุดตามหลักแห่งความจำเป็น โดยเฉพาะการใช้งานโดรนเพื่อการเกษตร กพท. ใช้ช่วงเวลาดังกล่าวในการประชาสัมพันธ์และเชิญชวนเกษตรกรเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และระบบออนไลน์ (UAS Portal) ที่ กพท. จัดทำขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนบนมาตรฐานความปลอดภัยและกฎระเบียบที่บังคับใช้ ทั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงสามารถปฏิบัติการได้สะดวก มีประสิทธิภาพหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย สามารถปฏิบัติงานเพื่อช่วยเหลือประชาชนในช่วงการเกิดอุทกภัยภาคใต้ได้ทันทั่วทั้ง

3. During the flooding in southern Thailand in December 2025, CAAT issued notifications to support disaster relief operations, allowing relevant agencies to operate drones both day and night to assist affected people. The use of drones made it easier to reach difficult areas and ensured timely public support. CAAT also received strong cooperation from operators who voluntarily provided drones, equipment, and other tools to support these relief missions.

### Implementation Period

From July to December 2025

### Key Outcome

CAAT's management and oversight of drone operations during special situations were carried out effectively and provided a useful model for coordination with relevant agencies in managing operations and assisting the public, while minimizing disruption to daily life in accordance with the principle of necessity. In particular, during this period CAAT also promoted awareness and encouraged agricultural drone operators to register through the UAS Portal, which CAAT developed to facilitate public access while maintaining compliance with safety standards and applicable regulations. As a result, security agencies were able to carry out their missions efficiently and effectively, while agencies involved in disaster relief were able to provide timely assistance to the public during the flooding in southern Thailand.

25 พ.ย. 2568



CAAT ออกประกาศอนุญาตให้ใช้งานโดรนเพื่อบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่อุทกภัยภาคใต้ บินหลังเวลา 18.00 น. ได้ ภายใต้งบเงื่อนไข

**รับพื้นที่ห้ามบินโดรนใน 7 จังหวัด**  
วันที่ 16-30 พฤศจิกายน 2568 หรือจนกว่าจะมีคำสั่งเปลี่ยนแปลง

**พื้นที่ห้ามบินโดรน**

- พื้นที่บางอำเภอใน 7 จังหวัด ได้แก่
- จังหวัดระยอง อำเภอฉะเชิงเทรา อำเภอฉะเชิงเทรา อำเภอฉะเชิงเทรา และอำเภอฉะเชิงเทรา
- จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอฉะเชิงเทรา อำเภอฉะเชิงเทรา และอำเภอฉะเชิงเทรา
- จังหวัดชลบุรี อำเภอชลบุรี อำเภอชลบุรี อำเภอชลบุรี และอำเภอชลบุรี
- จังหวัดปราจีนบุรี อำเภอปราจีนบุรี อำเภอปราจีนบุรี อำเภอปราจีนบุรี และอำเภอปราจีนบุรี
- จังหวัดสุพรรณบุรี อำเภอสุพรรณบุรี อำเภอสุพรรณบุรี อำเภอสุพรรณบุรี และอำเภอสุพรรณบุรี
- จังหวัดกาญจนบุรี อำเภอกาญจนบุรี อำเภอกาญจนบุรี อำเภอกาญจนบุรี และอำเภอกาญจนบุรี
- จังหวัดราชบุรี อำเภอราชบุรี อำเภอราชบุรี อำเภอราชบุรี และอำเภอราชบุรี

พื้นที่ห้ามบินโดรน 9 กิโลเมตร (5 ไมล์ทะเล) รอบเขตนับที่ท่าอากาศยาน

พื้นที่ที่หน่วยงานด้านความมั่นคงประกาศพิเศษเป็นการเฉพาะ:

CAAT

ฝ่ายบริหารงานอากาศยานไม่มีนักบิน 02-568-8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

**วัตถุประสงค์**

เพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการแก่ประชาชนของศูนย์บริการทางการบิน (ASC) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง ดังนั้น การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนของ ASC จึงต้องมีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นผ่านการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียนซึ่งนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการอำนวยความสะดวกและรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการในยุคดิจิทัล รวมไปถึงมุ่งเสริมสร้างความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือในการดำเนินงานของ กพท. โดยจัดให้มีกระบวนการรับเรื่อง ตรวจสอบ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินการอย่างเป็นระบบ สามารถตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างชัดเจน ช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อบทบาทการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ นอกจากนี้ การพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน ยังมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลและการประสานงานภายในองค์กร ลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการ และสนับสนุนการใช้ข้อมูลเชิงสถิติจากเรื่องร้องเรียนเป็นฐานในการวิเคราะห์ วางแผน และปรับปรุงการกำกับดูแลให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและความคาดหวังของสังคม เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน กพท. ไปสู่องค์กรภาครัฐสมัยใหม่ที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีสมรรถนะสูง และเติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้กรอบนโยบายรัฐบาลดิจิทัล

**รายละเอียดโดยสรุป**

พัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียนระบบใหม่ โดยออกแบบระบบให้มีขั้นตอนในการใช้งานที่ไม่ซับซ้อน รองรับกรณียื่นเรื่องร้องเรียนอย่างเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน สามารถกรอกข้อมูล ติดตามสถานะ รับทราบความคืบหน้าของเรื่องร้องเรียนได้อย่างต่อเนื่อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียนให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องร้องเรียนกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) ในการรับเรื่อง ตอบเรื่องไปยังหน่วยงานต้นเรื่อง และการประสานงานระหว่างหน่วยงานผ่านระบบรับเรื่องร้องเรียนของ กพท. เป็นการลดความซ้ำซ้อนของเรื่องร้องเรียน และเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินการแก้ไขปัญหาระหว่างหน่วยงาน

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568

**Objectives**

To enhance the quality and service standards of CAAT's Aviation Service Center (ASC) to ensure quick and comprehensively accessible services as well as service users' convenience. To this end, it is necessary to enhance the center's complaint management processes through the development of a more efficient complaint handling system, using digital technology as a key tool to facilitate service delivery and meet the needs of users in the digital era. The initiative also aimed to reinforce transparency and reliability in CAAT's operations by establishing a systematic process for receiving, reviewing, tracking, and reporting complaint handling outcomes, with clear traceability. This helps build confidence among the public and stakeholders. In addition, the development of the complaint handling system seeks to improve data management and internal coordination, streamline workflows, and support the use of complaint statistics as a basis for analysis, planning, and regulatory improvement in line with the operating environment and public expectations. The system thus serves as an important mechanism in advancing CAAT towards becoming a modern, human-focused, high-performance, and sustainable public organization under the Digital Government policy framework.

**Summary**

A new complaint handling system was developed with a more user-friendly design and simpler procedures, enabling customers with grievances to conveniently submit complaints, provide information, track complaint status, and receive continuous updates on progress. At the same time, the system enables relevant units to address complaints more efficiently. The development also aimed to facilitate data linkage and exchange with relevant external agencies, namely the Office of the Consumer Protection Board (OCPB) and the Office of the Permanent Secretary, the Prime Minister's Office (OPM), for complaint handling, response transmission to responsible agencies, and inter-agency coordination through CAAT's complaint handling system. This reduces duplication of complaints and accelerates cross-agency problem resolution.

**Implementation Period**

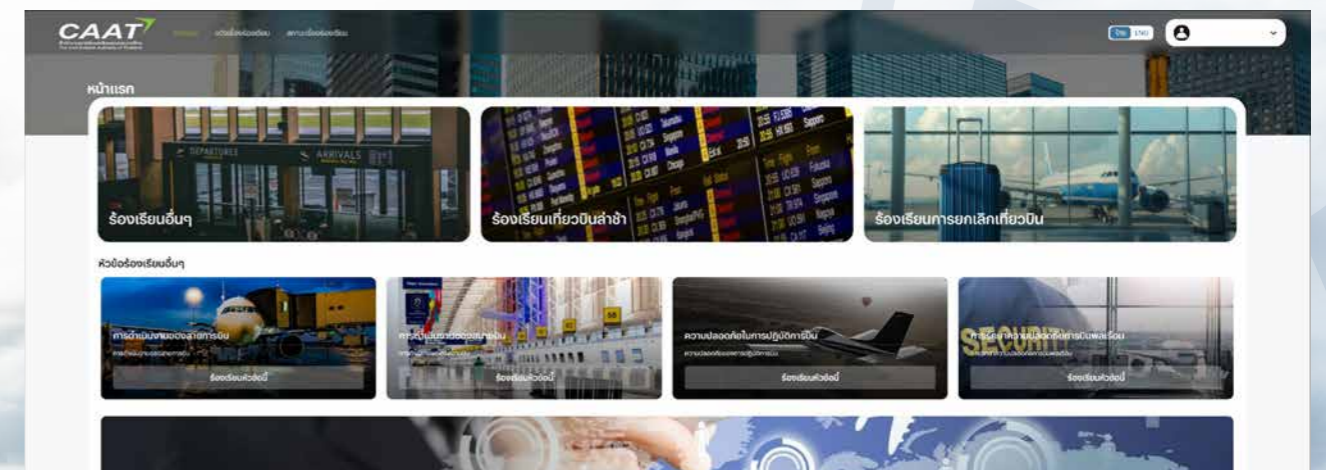
From 1 January to 31 December 2025

**ผลการปฏิบัติงาน**

1. ศูนย์บริการทางการบิน (ASC) ได้พัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียนเป็นระบบใหม่ จนสามารถให้บริการแก่ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าใช้งานได้เรียบร้อยแล้ว โดยเริ่มเปิดให้บริการระบบรับเรื่องร้องเรียนระบบใหม่ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2568 และสามารถเข้าระบบได้ที่ <http://complaint.caat.or.th>
  2. ระบบรับเรื่องร้องเรียนระบบใหม่ ได้รับการพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเรื่องร้องเรียนกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) ได้เรียบร้อยแล้ว โดยสามารถเชื่อมโยงระบบกับ สคบ. ได้ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2568 และสามารถเชื่อมโยงระบบกับ สปน. ได้เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2568
  3. การบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนในปี 2568 ผ่านระบบรับเรื่องร้องเรียนระบบใหม่
    - จำนวนเรื่องร้องเรียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม-31 ธันวาคม 2568 ทั้งสิ้น 1,327 รายการ
    - สามารถยุติเรื่องร้องเรียนได้ 1,104 รายการ คิดเป็นร้อยละ 83.2
    - อยู่ระหว่างดำเนินการ 223 รายการ คิดเป็นร้อยละ 16.8
- 3.1 จำนวนเรื่องร้องเรียนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 1 ของปีงบประมาณ 2568 ทั้งสิ้น 223 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 207 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 16 รายการ
- 3.2 จำนวนเรื่องร้องเรียนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 2 ของปีงบประมาณ 2568 ทั้งสิ้น 338 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 314 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 24 รายการ
- 3.3 จำนวนเรื่องร้องเรียนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2568 ทั้งสิ้น 336 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 275 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 61 รายการ
- 3.4 จำนวนเรื่องร้องเรียนที่อยู่ในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไตรมาสที่ 4 ของปีงบประมาณ 2568 ทั้งสิ้น 430 รายการ สามารถดำเนินการยุติข้อร้องเรียนได้ทั้งสิ้น 308 รายการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 122 รายการ

**Key Outcomes**

1. The ASC successfully developed and launched the new complaint handling system for use by the public and stakeholders. The system became operational on 30 January 2025, and is accessible at <http://complaint.caat.or.th>.
  2. The new complaint handling system was successfully developed to connect complaint data with the OCPB and the OPM. This strategic integration became fully operational for the OCPB on 30 January 2025 and for the OPM on 18 August 2025.
  3. Complaint management performance in 2025 using the new system was as follows:
    - Total complaints received from 1 January to 31 December 2025: 1,327 cases
    - Complaints resolved: 1,104 cases (83.2%)
    - Complaints still being processed: 223 cases (16.8%)
- 3.1 In the first quarter of fiscal year 2025, a total of 223 complaints fell within CAAT's regulatory authority. Of these, 207 cases were resolved and 16 were being processed.
- 3.2 In the second quarter, 314 cases out of the total of 338 complaints were resolved and 24 were being processed.
- 3.3 In the third quarter, 275 cases out of the total of 336 complaints were resolved and 61 were being processed.
- 3.4 In the fourth quarter, 308 cases out of the total of 430 complaints were resolved and 122 were being processed.



## ด้านบริหารองค์กร Organizational Management

การสัมมนาหัวข้อ วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม สำหรับคณะผู้บริหารของหน่วยงานรัฐ (Just Culture for State Authority Management) และสำหรับองค์กรด้านการบินพลเรือน (Just Culture for CAO Executives)

Seminars on “Just Culture for State Authority Management” and “Just Culture for CAO Executives”

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) และบทบาทที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ในองค์กรและอุตสาหกรรมการบิน
3. เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้หลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน และการปฏิบัติงานของแต่ละองค์กรด้านการบินพลเรือน
4. เพื่อให้สามารถส่งเสริมและผลักดันให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ในอุตสาหกรรมการบิน
5. เพื่อแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) เกี่ยวกับ Just Culture จากองค์กรด้านการบินพลเรือน

### รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ หัวข้อ “Just Culture for State Authority Management” และ “Just Culture for CAO Executives” เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2568 ณ โรงแรมรามารามาการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ โดยมุ่งเน้นเสริมสร้างความเข้าใจและนำแนวคิด “Just Culture” หรือ วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม ไปประยุกต์ใช้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งภายใน กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล และในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ในการสัมมนา มีการบรรยายจาก นายจรุพัฒน์ มากถิ่น รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของ Just Culture และบทบาทของ กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัยในการบินพลเรือน โดยมีผู้เข้าร่วมซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารทุกระดับของ กพท. ได้เพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจถึงการประยุกต์ใช้หลักการ Just Culture ในการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างระบบที่ส่งเสริมความเป็นธรรม การรายงาน และการเรียนรู้จากข้อผิดพลาดภายในองค์กร

### Objectives

1. To foster a collective understanding of “Just Culture” and the respective roles of stakeholders.
2. To provide guidance on supporting and promoting a Just Culture within organizations and across the aviation industry.
3. To enable the application of Just Culture principles in civil aviation safety oversight and in the operations of each civil aviation organization (CAO).
4. To promote and drive the adoption of a Just Culture throughout the aviation industry.
5. To exchange best practices on Just Culture among CAOs.

### Summary

CAAT organized workshops on “Just Culture for State Authority Management” and “Just Culture for CAO Executives” on 25 July 2025 at Rama Gardens Hotel, Bangkok. The seminars aimed to strengthen understanding and promote the practical application of Just Culture principles, both within CAAT as the regulatory authority and among relevant public and private organizations.

The morning session featured a keynote address by Mr. Kajonpat Maklin, Deputy Director General of CAAT, who emphasized the critical nature of Just Culture and CAAT’s roles in civil aviation safety oversight. CAAT executives across all levels participated to deepen their understanding of how Just Culture fosters a system of fairness, encourages transparent reporting, and promotes learning from errors within the organization.



ในช่วงบ่ายของการสัมมนา “Just Culture for CAO Executives” ได้รับเกียรติจาก พลอากาศเอก มณฑิ ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บรรยายพิเศษแก่ผู้บริหารระดับสูงจากองค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil Aviation Organisation: CAO) ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล โดยเน้นมุมมองและความสำคัญของ Just Culture ในระดับผู้บริหารที่จะเป็นแรงขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงวัฒนธรรมในองค์กร นอกจากนี้ การสัมมนายังได้รับการสนับสนุนจาก DGAC France ในการเชิญ Mr. Simon Roberts, Safety Management System (SMS) Expert มาร่วมบรรยายและจัดทำเวิร์กช็อป เพื่อให้ผู้เข้าร่วมได้ร่วมกิจกรรมและแลกเปลี่ยนความรู้ความเข้าใจให้ดียิ่งขึ้น

และมีกิจกรรมเสวนาแลกเปลี่ยนมุมมองและประสบการณ์ โดยได้รับเกียรติจากผู้บริหารระดับสูงจากภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยเข้าร่วม ได้แก่

- นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- นางสาวปวีณา จริยวุฒิจิตต์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- นายสุรัชย์ หนูพรหม รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- นายรณนที มินทะชิน ประธานและคณะกรรมการบริหาร บริษัท แซมส์ เอนจิเนียริ่ง จำกัด

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

มิถุนายน-กรกฎาคม 2568

### ผลการปฏิบัติงาน

จากเกณฑ์การวัดผลที่กำหนดไว้คือ จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ลงทะเบียนทั้งหมดพบว่าผลการดำเนินงานสูงกว่าเกณฑ์ที่ตั้งไว้ และสามารถสรุปผลได้ดังนี้

### จุดแข็ง

- ได้รับความร่วมมือในการเข้าร่วมงานมากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ (ช่วงเช้า 93% ช่วงบ่าย 95%) และผู้เข้าร่วมมีความพึงพอใจในภาพรวมอยู่ในระดับที่ดีมาก (4/5) สะท้อนถึงคุณภาพของการจัดสัมมนา
- ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่มีความเชื่อมั่นว่าสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้จริงในองค์กรได้อย่างมั่นใจ
- เนื้อหาและวัตถุประสงค์ของสัมมนามีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการ และช่วยให้ผู้เข้าร่วมเห็นคุณค่าในการนำแนวคิด Just Culture ไปต่อยอด

### จุดที่ควรพัฒนา

- ความเข้าใจในแนวคิด Just Culture จำเป็นต้องมีการเสริมสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง
- เวลาสำหรับการมีส่วนร่วมและการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นยังไม่เพียงพอ ควรจัดสรรเวลาให้สมดุลมากขึ้น

In the afternoon session, “Just Culture for CAO Executives,” Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, delivered a special talk to senior executives from CAOs under CAAT’s oversight. He highlighted the executive perspective and the importance of Just Culture as a driver of organizational cultural change. The seminar was also supported by DGAC France, which invited Mr. Simon Roberts, a Safety Management System (SMS) expert, to deliver lectures and conduct workshops, enabling participants to engage in interactive knowledge sharing activities.

The event included a high-level panel discussion featuring prominent leaders from the Thai aviation industry, namely:

- Mr. Chai Eamsiri, Chief Executive Officer, Thai Airways International Public Company Limited
- Mr. Puttipong Prasarttong-Osoth, President, Bangkok Airways Public Company Limited
- Ms. Paweena Jariyathitipong, Senior Executive Vice President and Acting President, Airports of Thailand Public Company Limited
- Mr. Surachai Nuprom, Senior Executive Vice President and Acting President, Aeronautical Radio of Thailand Limited.
- Mr. Ranond Mintarkhin, Chairman and Executive Board Member, SAMS Engineering Company Limited.

### Implementation Period

From June to July 2025

### Key Outcomes

The success of the seminar was measured against a target attendance rate of at least 80% of registered participants. The actual performance significantly exceeded this threshold, summarized as follows:

### Strengths:

- Attendance exceeded the target (93% in the morning session and 95% in the afternoon session), and overall participant satisfaction was rated at a Very Good level (4/5), reflecting the high quality of the seminars.
- Most participants expressed strong confidence in being able to apply the knowledge gained within their respective organizations.
- The content and objectives of the seminars were highly aligned with industry needs, helping participants to realize the long-term value of the Just Culture concept.

### Areas for Improvement:

- Insight in the Just Culture concept requires ongoing education beyond a single seminar.

## ข้อเสนอแนะ

- เพิ่มกิจกรรมเชิงปฏิบัติ เช่น Workshop Case Study และ Group Discussion เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจ Just Culture
- พิจารณาปรับปรุงแบบการบริหารเวลา เช่น แบ่ง Session ย่อย และเพิ่มช่วง Q&A ให้ผู้เข้าร่วมได้แลกเปลี่ยน
- ปรับปรุงการสนับสนุนด้านสถานที่และอุปกรณ์ เพื่อยกระดับคุณภาพการเรียนรู้
- พัฒนาสื่อการเรียนรู้ เช่น เอกสารประกอบการสัมมนา อินโฟกราฟิก วิดีโอสั้น เพื่อใช้เป็นคู่มือเสริมก่อน-หลังการสัมมนา

• Time allocated for interactive sessions and discussion was still insufficient and should be scheduled in a more balanced manner.

## Recommendations:

- Increase practical activities such as workshops, case studies, and group discussions to strengthen understanding of Just Culture.
- Improve time management, such as division of the program into sub-sessions and expanding Q&A opportunities to encourage greater exchange.
- Improve venue and equipment support to enhance the quality of learning.
- Develop supplementary resources such as seminar handouts, infographics, and short videos to serve as pre- and post-seminar reference materials.

การจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (Thailand Aviation Computer Emergency Response Team: TA-CERT)

Establishment of the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT)

## วัตถุประสงค์

1. เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (กมช.) เกี่ยวกับลักษณะหน้าที่ และความรับผิดชอบของศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ สำหรับหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศและการให้บริการที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT) ให้เป็นศูนย์กลางในการประสานงาน เฝ้าระวัง แจ้งเตือน และรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ของหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศด้านการบิน
3. เพื่อยกระดับมาตรฐานและความพร้อมด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของภาคการบิน ให้มีระบบการทำงานที่ชัดเจน เป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับกรอบกฎหมาย
4. เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ระหว่างหน่วยงานในภาคการบินอย่างเป็นระบบ

## รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน หรือ Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT) เรียบร้อยแล้ว ตามคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ 269/2568 เรื่อง มอบหมายส่วนงานปฏิบัติหน้าที่ ศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน สั่ง ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2568 และได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน ตามคำสั่งสำนักงานการบินพลเรือน

## Objectives

1. To comply with Section 50 of the Cybersecurity Act, B.E. 2562 (2019), and the notifications of the National Cyber Security Committee (NCSC) regarding the characteristics, duties, and responsibilities of computer emergency response teams for organizations responsible for critical information infrastructure and related missions or services.
2. To establish the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT) as the national hub for coordination, surveillance, threat notification, and incident response for aviation-related critical information infrastructure.
3. To elevate cybersecurity standards and readiness across the aviation sector through clear, robust, and legally aligned operational arrangements.
4. To strengthen systematic cooperation and the exchange of cyber threat intelligence among agencies within the aviation industry.

## Summary

The establishment of the TA-CERT was formalized under CAAT Order No. 269/2568, issued on 3 October 2025, regarding the assignment of units to serve as the aviation sector's computer emergency response center. A task force was subsequently appointed to support the center's operations under CAAT Order No. 300/2568 on the appointment of the Thailand Aviation Computer Emergency Response Team Working Group,

แห่งประเทศไทยที่ 300/2568 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน สั่ง ณ วันที่ 22 ตุลาคม 2568 โดยมีรายชื่อหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศที่อยู่ภายใต้การดูแลและข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามหนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ กพท. 12/110 ลับมาก ลงวันที่ 13 มีนาคม 2568

การจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT) เป็นการดำเนินการตามกรอบกฎหมายด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เพื่อรองรับบทบาทของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานควบคุมหรือกำกับดูแลหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศด้านการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งที่ 269/2568 ลงวันที่ 3 ตุลาคม 2568 มอบหมายส่วนงานปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์ประสานฯ และคำสั่งที่ 300/2568 ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2568 แต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ประสานฯ เพื่อรองรับการดำเนินงานของศูนย์ประสานฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ได้มีการจัดการประชุมคณะทำงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568 เพื่อร่วมกำหนดแนวทางการดำเนินงานและกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งได้เริ่มดำเนินการกิจด้านการเผยแพร่ข่าวสารภัยคุกคามทางไซเบอร์ให้แก่หน่วยงานสมาชิกแล้ว และได้แจ้งการจัดตั้งศูนย์ประสานฯ อย่างเป็นทางการ ไปยังสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2568 (หนังสือที่ กพท 19/20814) ครบถ้วนตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยการจัดตั้งศูนย์ประสานฯ นี้ได้กำหนดโครงสร้าง อำนาจหน้าที่ และแนวทางการดำเนินงานของศูนย์ประสานฯ (TA-CERT Operation Guidelines) อย่างชัดเจน สอดคล้องกับกรอบกฎหมายด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และได้รับความเห็นชอบตามขั้นตอนที่กำหนด

## ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาการปฏิบัติงานครอบคลุมการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ กพท. ตลอดทั้งปี 2568 ประชุมคณะทำงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน ครั้งที่ 1/2568 ในวันที่ 4 ธันวาคม 2568 เวลา 09.00-16.30 น. ณ ห้องประชุม Cairo ชั้น 9 กพท.

## ผลการปฏิบัติงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน หรือ Thailand Aviation Computer Emergency Response Team (TA-CERT) เรียบร้อยแล้ว

dated 22 October 2025. The list of critical information infrastructure organizations under its supervision and other related information was elaborated in CAAT Letter No. CAAT 12/110 (Top Secret), dated 13 March 2025.

The TA-CERT was established within the legal framework on cybersecurity to support CAAT's role as the regulatory authority overseeing critical information infrastructure organizations in the aviation sector. To ensure operational efficiency, CAAT issued Orders 269/2568 and 300/2568 to define responsibilities and appoint the working group.

On 4 December 2025, the TA-CERT Working Group convened its inaugural meeting (No. 1/2568) to define operational guidelines and collaboration mechanisms among relevant agencies. TA-CERT also started to disseminate cyber threat intelligence to member organizations and formally notified the NCSC of its establishment on 18 December 2025 (Letter No. CAAT 19/20814), in full compliance with the procedures prescribed by law. The organizational structure, authority, and TA-CERT Operation Guidelines have been formally established in full alignment with national cybersecurity frameworks.

## Implementation Period

The implementation period covered CAAT's cybersecurity operations throughout 2025.

The first meeting of the TA-CERT Working Group, Meeting No. 1/2025, was held on 4 December 2025, from 09.00 to 16.30 hrs., at Cairo Meeting Room, 9<sup>th</sup> Floor, CAAT head office.

## Key Outcome

CAAT successfully completed the establishment of the TA-CERT.



กพท. รับประกาศนียบัตรรางวัล Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025 เชิดชูองค์กรที่มีผลงานโดดเด่นด้าน Cybersecurity

CAAT Receives the "Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025" for Outstanding Cybersecurity Performance

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานสากล
2. ให้องค์กรมีการดำเนินการสอดคล้องตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 และประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อเป็นเกียรติกับหน่วยงานและเป็นขวัญกำลังใจให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนสร้างการตระหนักรู้ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ให้กับสังคมในวงกว้าง

### รายละเอียดโดยสรุป

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) ได้เชิญหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน องค์กรอิสระ หน่วยงานควบคุมหรือกำกับดูแล หน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ และหน่วยงานภาคเอกชน สมัครเข้าร่วมกิจกรรม "Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025" และนำส่งข้อมูลและหลักฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงาน เพื่อพิจารณาคัดเลือกเป็นหน่วยงานที่มีผลการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ดีเด่นระดับชาติ

ในการนี้ ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัลได้สมัครเข้าร่วมกิจกรรมและนำส่งข้อมูล หลักฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ตลอดปี 2568 เพื่อเข้าร่วมการคัดเลือกรางวัล Best Performance Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025 ประเภทหน่วยงานรัฐระดับกรม/กระทรวง

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาการปฏิบัติงานครอบคลุมการดำเนินงานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของ กพท. ตลอดทั้งปี 2568

วันที่เข้ารับโล่รางวัลเกียรติยศ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2568 เวลา 08.00-12.00 น. ณ โรงแรม แกรนด์ริชมอนด์ สไตลิส คอนเวนชัน นนทบุรี

### ผลการปฏิบัติงาน

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดย นายวีระ ระบายศรี ผู้จัดการฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD) เข้ารับประกาศนียบัตรรางวัล Best Performance Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025 จากสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) ณ โรงแรม แกรนด์ ริชมอนด์ สไตลิส คอนเวนชัน นนทบุรี โดย กพท. เป็นหน่วยงานที่มีผลการประเมินผ่านเกณฑ์ในระดับดีมาก สะท้อนถึงความเข้มแข็งในการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ตามมาตรฐานสากล และการรับมือกับภัยคุกคามออนไลน์

### Objectives

1. To promote and support the development of organizational cybersecurity capacity in congruence with international standards.
2. To ensure that the organization's operations are aligned with the Cybersecurity Act, B.E. 2562 (2019), and other related statutory requirements.
3. To recognize the organization's achievements, bolster staff morale, and foster broader public awareness regarding the critical importance of cybersecurity.

### Summary

The NCSC invited government agencies, state enterprises, public organizations, independent bodies, regulatory and supervisory authorities, critical information infrastructure entities, and the private sector to participate in the "Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025" and submit information and evidence of their cybersecurity operations for consideration as nationally outstanding organizations in cybersecurity delivery.

In this regard, CAAT's Digital Technology Management Department (ITD) submitted information and supporting evidence of CAAT's cybersecurity operations throughout 2025, for consideration under the "Best Performance Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025" in the category of government agencies at department/ministry level.

### Implementation Period

The implementation period covered CAAT's cybersecurity operations throughout 2025.

The award presentation ceremony was held on 20 November 2025, from 08.00 to 12.00 hrs., at the Grand Richmond Stylish Convention Hotel, Nonthaburi.

### Key Outcome

On 20 November 2025, Mr. Weera Rabaysri, ITD Manager, represented CAAT in receiving the "Best Performance Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2025" certificate from the NCSC. CAAT achieved a "Very Good" assessment rating, reflecting its strong cybersecurity management in line with international standards and its readiness to respond to online threats.

ในโอกาสนี้ นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้แทนมอบโล่เกียรติยศ และประกาศนียบัตรให้แก่ 195 หน่วยงาน ที่ผ่านการประเมินตามมาตรฐานสากล พร้อมกล่าวแสดงความยินดีและเน้นย้ำว่า "รัฐบาลให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างระบบความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่แข็งแกร่งเพื่อรองรับอนาคตดิจิทัลของประเทศ เพราะภัยคุกคามออนไลน์มีความซับซ้อนและกระทบโดยตรงต่อประชาชน เศรษฐกิจ และความเชื่อมั่นของประเทศ การมอบรางวัลครั้งนี้ไม่ใช่เพียงการเชิดชูเกียรติ แต่เป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการยกระดับมาตรฐานการป้องกันภัยไซเบอร์ตามมาตรฐานสากล" รางวัลนี้เป็นการแสดงให้เห็นถึงบทบาทสำคัญของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ร่วมผลักดันความร่วมมือทุกภาคส่วน ในการสร้างภูมิคุ้มกันดิจิทัลและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยไซเบอร์ของไทยให้ทัดเทียมระดับสากล มุ่งสู่ "สังคมดิจิทัลที่มั่นคง ปลอดภัย และยั่งยืน"

The ceremony was presided over by Mr. Phiphat Ratchakitprakarn, Deputy Prime Minister and Minister of Transport, who presented honorary plaques and certificates to 195 organizations that passed the international-standard assessment. A part of his congratulatory address he said: "The government places great importance on establishing a strong cybersecurity system to support the country's digital future, because online threats are increasingly complex and directly affect the public, the economy, and national confidence. This award is not only a recognition of achievement, but also a symbol of multi-sectoral collaboration to elevate Thailand's defense standards to a global level". This award underscores the important role of both public and private entities in strengthening cross-sector collaboration to build digital resilience and elevate Thailand's cybersecurity standards to international levels, moving towards a secure, safe, and sustainable digital society.



โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง)

Competency-Based Training Program and Assessment Development Project (Ongoing Project)

### วัตถุประสงค์

เพื่อให้บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนมีคุณสมบัติ และได้รับการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐาน Technical Personnel Qualifications and Training ตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment ตามกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด

### รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีเป้าหมายการดำเนินการให้บุคลากรได้รับการพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency-Based Training and Assessment (CBTA) โดยโครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment เป็นโครงการต่อเนื่องซึ่งในปี 2568 กองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD) ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) ได้ดำเนินการโครงการร่วมกับกลุ่มเป้าหมายผู้ปฏิบัติงานและผู้ประเมินผลดำเนินการทดสอบการประเมินสมรรถนะโดยใช้ Assessment Tool ตามแนวทาง

### Objective

To ensure that personnel responsible for civil aviation safety and security oversight have the required qualifications and undergo standardized training in accordance with the Competency-Based Training Program and Assessment (CBTA) approach for the designated target groups.

### Summary

CAAT remains committed to ensuring that all personnel achieve full qualification standards via the CBTA. As an ongoing initiative in 2025, the Human Capital Development Division under the Human Capital Management Department (HCD) collaborated with practitioners and assessors to pilot competency assessment tools within the task-based phase. This phase utilized direct feedback to refine assessment methodologies for specific target groups.

CBTA ส่วนของ Task-Based Phase เพื่อนำเฟซนี้มาปรับปรุง แนวทางในการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด

นอกจากนี้ กพท. ได้จัดสัมมนาจัดทำแนวทางการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase เพื่อให้มีแนวทางในการประเมินสมรรถนะสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด และดำเนินการสรุปผลการดำเนินการของโครงการฯ ต่อไป

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง) ปี 2568 สรุปผลการดำเนินการดังต่อไปนี้

##### เดือนมีนาคม-พฤษภาคม

กพท. กำหนดการสัมมนาในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ Inspector ประเภทผู้ตรวจสอบระบบจัดการการบิน (Operation Management Inspector – ASI-OPS-OMI)

##### เดือนมิถุนายน

กองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD) ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) ได้ร่วมประชุมกับวิทยากรผู้เชี่ยวชาญ และกลุ่มเป้าหมาย OPS (OMI) เพื่อซักซ้อมและหารือแนวทางการใช้งาน Assessment Tool

##### เดือนกรกฎาคม

ผ. กพท. ได้อนุมัติการฝึกอบรมหลักสูตร Audit Technique (CBTA Developed Course) เพื่อให้ความรู้กับพนักงานที่อยู่ในแผนพัฒนาเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบิน ASI-OPS-OMI ก่อนเริ่มการทดสอบการประเมินสมรรถนะโดยใช้ Assessment Tool

##### เดือนสิงหาคม

กพท. จัดอบรมหลักสูตร Audit Technique (CBTA Developed Course) ให้กับพนักงาน OPS (OM) ที่มีแผนการแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภท ASI-OPS-OMI โดยมีวัตถุประสงค์การฝึกอบรมเพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจในหลักการของ CBTA และเข้าใจในกระบวนการทำงาน ก่อนเริ่มการทดสอบการประเมินสมรรถนะโดยใช้ Assessment Tool

##### เดือนกันยายน

กพท. ได้ทดสอบการประเมินสมรรถนะโดยใช้ Assessment Tool กับกลุ่มเป้าหมายพนักงาน OPS (OM) โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม และดำเนินการประสานวิทยากรเพื่อจัด Workshop วิเคราะห์ผลการทดสอบการประเมินเพื่อนำมาปรับปรุงการประเมินสมรรถนะฯ และจัดทำแนวทางในการประเมินสมรรถนะฯ

##### เดือนตุลาคม

กลุ่มเป้าหมายทดสอบการประเมินสมรรถนะโดยใช้ Assessment Tool เรียบร้อยแล้ว และมีกำหนดการจัด Workshop วิเคราะห์ผลการทดสอบการประเมินเพื่อนำมาปรับปรุงการประเมินสมรรถนะฯ และจัดทำแนวทางในการประเมินสมรรถนะฯ กำหนดการจัด Workshop ในเดือนธันวาคม 2568 ณ กพท.

In addition, CAAT organized seminars to formalize these task-based phase assessment guidelines, ensuring a robust framework for evaluating and summarizing the project's performance.

#### Implementation Period

The implementation of the project in 2025 can be summarized as follows:

##### March–May

CAAT scheduled seminars for the target group, namely Operation Management Inspectors (ASI-OPS-OMI).

##### June

The Human Capital Development Division met with subject-matter experts and the OPS (OMI) target group to discuss and rehearse the use of the assessment tool.

##### July

CAAT Director General approved the Audit Technique (CBTA Developed Course) training program to equip personnel in the ASI-OPS-OMI development track with necessary knowledge prior to formal competency assessment.

##### August

The Audit Technique (CBTA Developed Course) was conducted for OPS (OM) staff slated for ASI-OPS-OMI appointment. The session focused on ensuring a deep understanding of CBTA principles and operational processes before the implementation of the assessment tool.

##### September

CAAT began the competency assessment trial using the assessment tool with the OPS (OM) target group, with completion scheduled for October. Coordination was also undertaken with experts to organize a workshop for analyzing the assessment results in order to improve the competency assessment process and prepare the assessment guidelines.

##### October

The target group completed the competency assessment trial using the assessment tool. A workshop to analyze the results and improve the assessment process and to prepare the assessment guidelines, was scheduled for December 2025 at CAAT's head office.

##### November

The Human Capital Development Division prepared a draft guideline for competency assessment in the task-based phase for the designated target group.

##### เดือนพฤศจิกายน

กองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD) ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) ได้จัดทำร่างแนวทางในการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด

##### เดือนธันวาคม

กพท. จัดสัมมนาการจัดทำแนวทางการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase ให้กับกลุ่มเป้าหมายและกองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD) ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจาก ICAO และได้จัดทำแนวทางการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด และนำเสนอ ผ. กพท. เห็นชอบเรียบร้อยแล้ว

#### ผลการปฏิบัติงาน

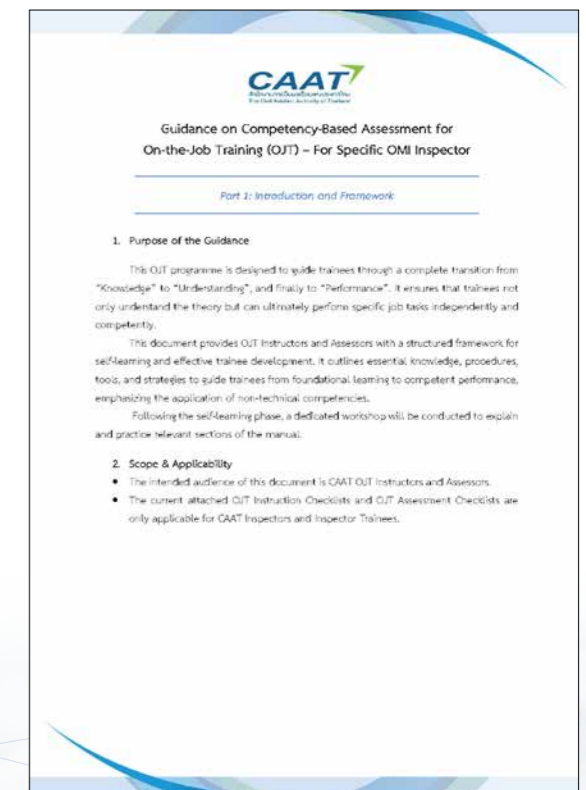
กพท. มีแนวทางในการประเมินสมรรถนะส่วนของ Task-Based Phase สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาทักษะของกลุ่มเป้าหมายต่อไป

##### December

CAAT organized a seminar on the development of competency assessment guidelines for the task-based phase for the target group. The Human Capital Development Division, together with ICAO experts, finalized the task-based phase competency assessment guidelines for the designated target group. The guidelines were subsequently approved by the Director General of CAAT.

#### Key Outcome

CAAT now has task-based phase competency assessment guidelines for the designated target group, which will serve as a framework for the continued development of the group's skills.



**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อพัฒนาพนักงานทุกระดับให้มีความรู้ ทักษะ ความสามารถ และทัศนคติด้านภาวะผู้นำตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์องค์กร
2. เพื่อส่งเสริมการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งในระดับต่าง ๆ ให้ กพท. (Successor)
3. เพื่อขับเคลื่อนสำนักงานฯ ไปสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization) ที่มีความเป็นมืออาชีพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

**รายละเอียดโดยสรุป**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยกองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD) ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาองค์ความรู้และทักษะของพนักงานทุกระดับ โดยเฉพาะด้าน Technical Skill ตาม Training Programme รวมถึงการพัฒนาศักยภาพด้านภาวะผู้นำให้สอดคล้องกับ Career Development Path และ Leadership Programme เพื่อเตรียมความพร้อมบุคลากรให้สามารถบริหารงานและบริหารผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leaders) และส่งเสริมการพัฒนามูลค่าอย่างเป็นเลิศ (Outstanding People Development)

ด้วยเหตุนี้กองพัฒนาทุนมนุษย์ได้จัดทำโครงการ High Performance Leadership (HPL) and Outstanding People Development (OPD) ขึ้น เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และคุณลักษณะที่เหมาะสมตามค่านิยมองค์กร มีสมรรถนะสูง และมีความพร้อมสำหรับการเป็นผู้นำองค์กร (Successor) อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนองค์กรสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization) ที่มีความเป็นมืออาชีพและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยมีกิจกรรมในการดำเนินโครงการ สรุปดังนี้

1. ประชุมเพื่อจัดทำร่างหลักเกณฑ์คุณสมบัติ ร่วมกับผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
  2. ร่างหลักเกณฑ์คุณสมบัติ เพื่อเสนอ ผอ. กพท. เห็นชอบ
  3. กำหนดหลักสูตร และวิทยากรในโครงการ HPL และ OPD
  4. กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการ
  5. ร่างหลักเกณฑ์โครงการ HPL และ OPD และหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการฯ เพื่อเสนอ ผอ. เห็นชอบ
  6. สื่อสารหลักเกณฑ์ และคุณสมบัติของผู้เข้ารับการพัฒนาในโครงการ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- ทั้งนี้ ผอ. กพท. ได้อนุมัติหลักเกณฑ์คุณสมบัติผู้เข้ารับการพัฒนาในโครงการ HPL และ OPD และ กพท. ได้ดำเนินการเชิญสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ เข้าร่วมรับฟังการสื่อสารหลักเกณฑ์และคุณสมบัติผู้เข้ารับการพัฒนา เพื่อสร้างความเข้าใจและเปิดโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ซึ่งผลจากการสื่อสารหลักเกณฑ์ฯ ดังกล่าวจะเป็นส่วนสำคัญ

**Objectives**

1. To equip personnel at all levels with the knowledge, skills, competencies, and leadership mindsets necessary for alignment with the organization's strategic objectives.
2. To foster a robust pipeline of qualified successors for key positions across various levels of the organization.
3. To drive CAAT towards becoming a professional, internationally recognized, high-performance organization.

**Summary**

CAAT, through the Human Capital Development Division under the Human Capital Management Department (HCD), is dedicated to advancing the competencies of personnel at all levels. By prioritizing technical training and aligning leadership development with structured career development paths, the organization ensures its personnel can manage operations and supervise subordinates effectively. This strategic initiative focuses on cultivating high-performance leaders and promoting outstanding people development.

Accordingly, the Human Capital Development Division established the High Performance Leadership (HPL) and Outstanding People Development (OPD) project to equip personnel with the knowledge, capacities, and attributes aligned with the organization's core values, strengthen their competencies, and empower them to become the next generation of leaders. This will support the development of a professional, internationally recognized, high-performance organization. Key project activities included:

1. Meeting with executives and relevant units to draft the qualification criteria.
2. Preparing the draft qualification criteria for the Director General's approval.
3. Determining courses and speakers for the HPL and OPD programs.
4. Establishing the criteria for evaluating program participants.
5. Drafting the HPL and OPD project criteria, as well as the evaluation criteria for program participants, for the Director General's approval.
6. Informing the participants about the established criteria and qualifications.

ในการสนับสนุนให้การดำเนินโครงการ HPL และ OPD เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ของ กพท. ต่อไป

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

การดำเนินโครงการระหว่างวันที่ 1 มีนาคม-30 พฤศจิกายน 2568 มีรายละเอียดดังนี้

- เดือนมีนาคม-กรกฎาคม 2568
1. กพท. กำหนดหลักเกณฑ์คุณสมบัติผู้เข้ารับการพัฒนาในโครงการ HPL และ OPD
    - 1.1 ประชุมเพื่อจัดทำร่างหลักเกณฑ์คุณสมบัติ ร่วมกับผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รายงานเพื่อโปรดทราบ หากมีข้อสั่งการอื่นสั่งการมา
    - 1.2 ร่างหลักเกณฑ์คุณสมบัติ เพื่อเสนอ ผอ. กพท. เห็นชอบ เดือนสิงหาคม-พฤศจิกายน 2568
    2. กพท. กำหนดระยะเวลาการดำเนินการโครงการสำหรับโครงการ HPL และ OPD รวมถึงหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการ
      - 2.1 พัฒนาและกำหนดหลักสูตร และวิทยากรในโครงการ HPL และ OPD
      - 2.2 กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการ
      - 2.3 ร่างหลักเกณฑ์โครงการโปรแกรม HPL และ OPD และหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการฯ เพื่อเสนอ ผอ. กพท. เห็นชอบ
  3. กพท. สื่อสารหลักเกณฑ์ และคุณสมบัติของผู้เข้ารับการพัฒนาในโครงการ ตามหลักเกณฑ์ฯ ที่กำหนดระยะเวลา
    - 3.1 ขอบเขตในการดำเนินโครงการ ต่อเนื่องในปี 2569 ประกอบด้วย 5 หลักสูตร ดังนี้
      1. หลักสูตร Engagers (EGR) กลุ่มเป้าหมายได้แก่ ระดับพนักงาน ได้รับการพัฒนาตามสมรรถนะที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูง
      2. หลักสูตร Influencers (INF) กลุ่มเป้าหมายได้แก่ พนักงานหรือพนักงานอาวุโส ได้รับการพัฒนา ตามสมรรถนะที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูง
      3. หลักสูตร Outstanding People Development (OPD) กลุ่มเป้าหมายได้แก่ พนักงานอาวุโส ได้รับการพัฒนาตามสมรรถนะที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูง
      4. หลักสูตร High Performance Leaders (HPL) กลุ่มเป้าหมายได้แก่ หัวหน้ากอง หรือผู้อำนวยการ ได้รับการพัฒนาตามสมรรถนะที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูง
      5. หลักสูตร Executive (EXEC) กลุ่มเป้าหมายได้แก่ ผู้จัดการหรือผู้เชี่ยวชาญ ได้รับการพัฒนาตามสมรรถนะที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูง

**ผลการปฏิบัติงาน**

กพท. มีหลักเกณฑ์คุณสมบัติผู้เข้ารับการพัฒนาในโครงการ High Performance Leadership (HPL) and Outstanding People Development (OPD) และหลักเกณฑ์การประเมินผู้ผ่านโครงการ

In this regard, CAAT Director General approved the qualification criteria for participants in the HPL and OPD programs, and CAAT engaged its internal units in communication sessions on the criteria and participant qualifications to ensure collective understanding and provide an opportunity for the exchange of views and suggestions. This process played an important role in supporting the effective implementation of the HPL and OPD project and in ensuring alignment with CAAT's Strategy 4.

**Implementation Period**

The project was carried out from 1 March to 30 November 2025. Details are provided hereunder:

- March–July 2025
1. CAAT established the qualification criteria for participants in the HPL and OPD programs.
    - 1.1 Meetings were held with executives and relevant units to draft the qualification criteria and report for acknowledgement, subject to further instructions if any.
    - 1.2 The draft qualification criteria were prepared for submission to the Director General for approval. August–November 2025
  2. CAAT determined the implementation timeline for the HPL and OPD programs, including the criteria for evaluating program participants.
    - 2.1 Courses and speakers for the HPL and OPD programs were designed and finalized.
    - 2.2 Criteria for evaluating program participants were established.
    - 2.3 The draft project criteria for the HPL and OPD programs, together with the evaluation criteria for program participants, were prepared for submission to the Director General for approval.
  3. CAAT disseminated the criteria and qualifications of participants internally.
 

Project implementation will continue in 2026 with five courses for developing relevant competencies to prepare participants to become high-performance leaders:

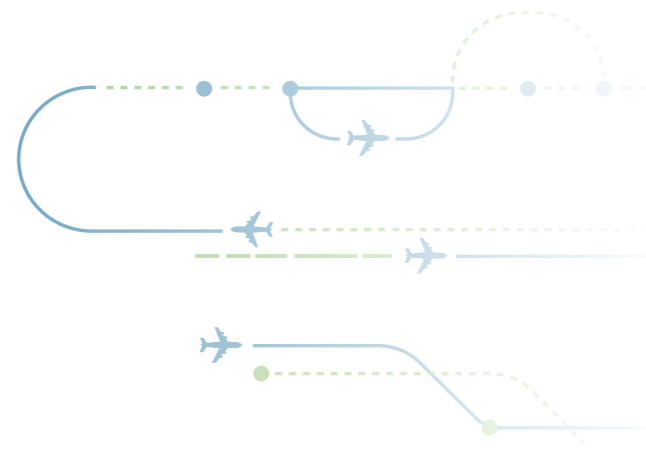
    1. Engagers (EGR): For officers.
    2. Influencers (INF): For officers or senior officers who will be developed in relevant competencies to prepare them to become high-performance leaders.
    3. Outstanding People Development (OPD): For senior officers who will be developed in relevant competencies to prepare them to become high-performance leaders.

รวมถึงการสื่อสารตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำไปใช้ดำเนินการ ต่อเนื่องในปี 2569 ได้แก่ การรับสมัคร การจัดฝึกอบรม และการประเมินผล การอบรมตามแผนการดำเนินงาน ซึ่งคาดว่าจะทำให้ กพท. มีผู้นำ ที่มีสมรรถนะสูงที่เหมาะสมกับบริบทขององค์กรด้วยการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม

4. High Performance Leaders (HPL): For division heads or specialists who will be developed in relevant competencies to prepare them to become high-performance leaders.
5. Executive (EXEC): For managers or experts.

**Key Outcome**

CAAT established qualification criteria for participants in the HPL and OPD projects, together with the criteria for evaluating program participants. With the completion of the communication phase, CAAT is fully prepared for the 2026 execution phase, which includes recruitment, training delivery, and performance evaluation. These efforts are expected to provide CAAT with a cadre of high-performance leaders specifically developed to meet the organization’s operational context through a systematic and concrete development approach.



**Employee of the Year 2025**

**วัตถุประสงค์**

สร้าง Workplace of Choice และมุ่งมั่นให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี

**รายละเอียดโดยสรุป**

ด้วยเป้าหมายที่จะสร้าง Workplace of Choice และความมุ่งมั่นให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ในปี 2568 เป็นปีที่ 2 ที่ได้มีการส่งเสริม เชิดชูและรักษาบุคลากรที่มีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีในการแสดงออก ถึงพฤติกรรมตามค่านิยมองค์กร (Core Value) ของ กพท. อย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายเพื่อ ใน 3 ด้าน ได้แก่ 1. Integrity (ยึดมั่นในสิ่งที่ถูกต้อง ชอบธรรม) 2. Accountability (ตระหนักถึงผลการกระทำ ตามภาระรับผิดชอบ) และ 3. Collaboration (ประสานพลังเพื่อบรรลุ เป้าหมายเดียวกัน) โดยผ่านกระบวนการและหลักเกณฑ์ในการพิจารณา จากคณะกรรมการคัดเลือกจากผู้เข้าแข่งขัน 22 ท่าน จนได้ผู้ผ่านเข้ารอบ สุดท้ายจำนวน 8 ท่าน

และวันที่ 24 ธันวาคม 2568 กพท. ได้ประกาศรางวัล Employee of the Year 2025 แก่บุคลากรที่มีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดี ตามค่านิยมองค์กร (Core Value) โดยผู้ที่ได้รับรางวัล ได้แก่

**Employee of the Year 2025**

**Objective**

To create a workplace of choice and foster a strong, positive organizational culture.

**Summary**

In pursuit of becoming a workplace of choice and cultivating an exemplary corporate culture, 2025 marked the second consecutive year of the Employee of the Year program. This initiative serves to promote, honor, and retain high-value personnel who consistently embody CAAT’s core values. The selection criteria focused on three primary pillars: Integrity, Accountability, and Collaboration. Following a rigorous evaluation by the selection committee, 22 candidates were narrowed down to eight finalists

On 24 December 2025, CAAT announced the Employee of the Year 2025 awards, recognizing the following exemplary individuals:

1. นายทิพย์พล สร้อยศิริ พนักงานพัฒนามาตรฐานอาวุโส ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
2. นายชานนท์ ขวัญชู พนักงานมาตรฐานความสมควรเดินอากาศอาวุโส ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
3. นางสาวพินทอง ช่างโชติ พนักงานพัฒนามาตรฐานอาวุโส ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
4. นางสาวชญาณันท์ เบ็ญจสุพัฒน์นันท์ พนักงานมาตรฐานปฏิบัติการบินอาวุโส ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน

**ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน**

กันยายน-ธันวาคม 2568

**ผลการปฏิบัติงาน**

ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ กองพัฒนาคุณภาพชีวิต ได้ส่งเสริมการรับรู้ ค่านิยมองค์กร (Core Value) ผ่านกิจกรรม Employee of the Year 2025 เพื่อให้บุคลากรต้นแบบเป็นแรงบันดาลใจในการนำค่านิยมองค์กร (Core Value) ไปใช้กับการทำงานทุกภาคส่วนของ กพท. และช่วยพัฒนาบุคลากรของ กพท. ให้มีคุณภาพในด้านการกำกับดูแล และส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้ก้าวสู่มาตรฐานสากลต่อไป



การให้ความช่วยเหลืออื่นใดแก่คนพิการตามมาตรา 35 ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550

**วัตถุประสงค์**

1. เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่กำหนดตามมาตรา 35 ของ พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550
2. เป็นการส่งเสริมคนพิการให้มีอาชีพและรายได้ มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถพึ่งพาตนเองได้ เพื่อช่วยให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของคนพิการอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

1. Mr. Tippol Sroysiri, Senior Airworthiness Standards Development Officer, Airworthiness and Aircraft Engineering Department
2. Mr. Rachanon Kwanchu, Senior Airworthiness Officer, Airworthiness and Aircraft Engineering Department
3. Ms. Pinthong Choungchot, Senior Aerodrome Standards Development Officer, Aerodrome Standards Department
4. Ms. Chayanun Benjasupattananun, Senior Flight Operations Standards Officer, Flight Operations Standards Department

**Implementation Period**

From September to December 2025

**Key Outcome**

The Environmental Human Capital Management Division under the Human Capital Management Department promoted awareness of CAAT’s core values via the Employee of the Year 2025 initiative, highlighting exemplary personnel as inspiration for the entire organization to integrate Core Values into every aspect of their work. The initiative significantly enhances the quality of CAAT’s regulatory personnel, further driving the Thai aviation industry towards international excellence.



Assistance for Persons with Disabilities under Section 35 of the Empowerment of Persons with Disabilities Act, B.E. 2550 (2007)

**Objectives**

1. To provide assistance to persons with disabilities or their caregivers in accordance with the criteria and conditions prescribed under Section 35 of the Empowerment of Persons with Disabilities Act, B.E. 2550 (2007).
2. To promote vocational and income opportunities for persons with disabilities, improve their quality of life, and support their self-reliance, thereby contributing to the continuous and sustainable development of their potential.

### รายละเอียดโดยสรุป

การให้ความช่วยเหลืออื่นใดแก่คนพิการ เป็นการดำเนินการตามมาตรา 35 ของ พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 ที่ส่งเสริมคนพิการให้มีอาชีพและรายได้ มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถพึ่งพาตนเองได้

ในปี 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีการลงนามในสัญญามอบเงินสนับสนุนในการประกอบอาชีพแก่คนพิการ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2568 โดยมอบเงินสนับสนุนแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการ จำนวน 5 ราย รายละเอียด 132,495 บาท รวมเป็นเงินการช่วยเหลือทั้งสิ้น 662,475 บาท

ทั้งนี้ กพท. ได้จัดทำรายงานการช่วยเหลือ เสนอต่อปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานจัดหางานกรุงเทพมหานครพื้นที่ 9 ให้รับทราบอีกด้วย

### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

90 วัน

### ผลการปฏิบัติงาน

ด้วย กพท. ได้ดำเนินการให้ความช่วยเหลืออื่นใดแก่คนพิการ ตามมาตรา 35 ของ พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 มาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ กพท. ได้รับรางวัลหน่วยงานภาครัฐที่ส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ ประจำปี 2568 (จ้างงานตามกฎหมายกำหนด) ในงานวันคนพิการสากล ประจำปี 2568 ในวันที่ 3 ธันวาคม 2568 จัดขึ้นโดยกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ร่วมกับสมาคมสภาคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย องค์กรคนพิการแต่ละประเภท และภาคเครือข่ายทุกภาคส่วน



### Summary

CAAT is committed to providing people with disabilities with necessary assistance under Section 35 of the Empowerment of Persons with Disabilities Act, B.E. 2550 (2007), which promotes employment and income opportunities for persons with disabilities, improves their quality of life, and supports their self-reliance.

On 19 May 2025, CAAT signed agreements to provide occupational support grants to persons with disabilities. A total of 662,475 baht was disbursed to five persons with disabilities or their caregivers; 132,495 baht was provided to each beneficiary.

CAAT subsequently submitted comprehensive reports on these activities to the Permanent Secretary of the Ministry of Social Development and Human Security, the Permanent Secretary of the Ministry of Transport, and the Bangkok Employment Office (Area 9).

### Implementation Period

90 days

### Key Outcome

As a result of consistent efforts in providing assistance to persons with disabilities, CAAT was honored with the 2025 Outstanding Government Agency Award for Promoting Employment of Persons with Disabilities (in compliance with legal requirements) at the 2025 International Day of Persons with Disabilities event on 3 December 2025. The event was organized by the Department of Empowerment of Persons with Disabilities in collaboration with Disabilities Thailand, organizations representing persons with disabilities in each category, and network partners from all sectors.



### กิจกรรมบริจาคโลหิตถวายเป็นพระราชกุศล

### Blood Donation as an Act of Merit Dedicated to Late Royals

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระเจ้าภคินีเธอเจ้าฟ้าเพชรรัตนราชสุดาสิริโสภา พันธมวดี และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง
2. เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการบริจาคโลหิต
3. เพื่อเพิ่มปริมาณโลหิตสำรองให้กับสภากาชาดไทย และโรงพยาบาลต่าง ๆ

#### รายละเอียดโดยสรุป

วันที่ 24 พฤศจิกายน 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ร่วมกับสภากาชาดไทย จัดกิจกรรม “จิตอาสาบำเพ็ญสาธารณประโยชน์และสาธารณกุศลถวายพระราชกุศลถวายความจงรักภักดี และน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ” บริจาคโลหิตถวายเป็นพระราชกุศล ณ ลานจอดรถหน้าตึกสำนักงาน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนผู้มีจิตกุศลเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก กิจกรรมครั้งนี้จัดขึ้นเพื่อแสดงความจงรักภักดีและน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ เนื่องในโอกาสวันสำคัญ

- วันคล้ายวันสวรรคตครบ 100 ปี พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว วันที่ 25 พฤศจิกายน 2568
- วันคล้ายวันประสูติครบ 100 ปี สมเด็จพระเจ้าภคินีเธอ เจ้าฟ้าเพชรรัตนราชสุดา สิริโสภาพัณณวดี วันที่ 24 พฤศจิกายน 2568
- ถวายพระราชกุศลแด่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ซึ่งเสด็จสวรรคต วันที่ 24 ตุลาคม 2568

#### ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

24 พฤศจิกายน 2568

#### ผลการปฏิบัติงาน

กิจกรรมบริจาคโลหิตในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และเป็นการแสดงออกถึงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ ปริมาณโลหิตที่ได้รับสามารถนำไปใช้ช่วยเหลือผู้ป่วยได้ตามวัตถุประสงค์ สร้างความตระหนักและจิตสำนึกในการทำความดีเพื่อส่วนรวมเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กรในด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม



#### Objectives

1. To dedicate merit to His Majesty King Vajiravudh, Her Royal Highness Princess Bejaratana Rajasuda Sirisobhabannavadi, and Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother.
2. To promote public awareness of the importance of blood donation.
3. To increase blood reserves for the Thai Red Cross Society and hospitals.

#### Summary

On 24 November 2025, CAAT, in cooperation with the Thai Red Cross Society, organized a voluntary blood donation activity at the parking area in front of the CAAT office building. The activity attracted strong participation from executives, staff, and well-wishers. The activity was organized to demonstrate loyalty and remembrance of royal benevolence on the following significant occasions:

- The centennial of the passing of His Majesty King Vajiravudh (25 November 2025)
- The centennial of the birth of Her Royal Highness Princess Bejaratana Rajasuda Sirisobhabannavadi (24 November 2025)
- In dedication to Her Majesty Queen Sirikit The Queen Mother who passed away on 24 October 2025

#### Implementation Period

24 November 2025

#### Key Outcome

The blood donation activity was successfully completed with cooperation from all sectors. It served as an expression of loyalty and gratitude for the benevolence of the Thai monarchy. The donated blood was used to assist patients as intended, while the activity also raised awareness and a spirit of civic duty, thereby strengthening the organization's image as a socially responsible institution.



# ผลสำรวจความพึงพอใจ

ของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้ และนวัตกรรม ประจำปี 2568

## The Results of the Survey

on People's and Entrepreneurs' Satisfaction with CAAT's Performance and Dissemination of Information, Knowledge, and Innovations in 2025



การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้ และนวัตกรรมประจำปี 2568 มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลและทราบระดับการรับรู้ภาพลักษณ์ บทบาทหน้าที่ของ กพท. ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. เพื่อนำผลการประเมินไปปรับปรุงและพัฒนาการทำงานของ กพท. และยกระดับคุณภาพของการให้บริการของ กพท. ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ขอบเขต ได้แก่ การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. จำนวนทั้งสิ้น 1,713 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) ข้อเสนอแนะและสิ่งที่ดีขึ้นชม กพท. ซึ่งได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. สรุปได้ดังตารางที่ 1 การจัดเก็บข้อมูลมีการจัดเก็บแบบออนไลน์โดยการส่งอีเมลลิงก์แบบสอบถามไปยังหน่วยงานผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน การประชาสัมพันธ์ผ่านเฟซบุ๊กของ กพท. และจัดเก็บแบบเผชิญหน้า (Face to Face) โดยลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเก็บข้อมูลจากประชาชนบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ในภูมิภาคต่าง ๆ

The 2025 survey on public and stakeholder satisfaction with CAAT's operations and the dissemination of information, news, knowledge, and innovation within the aviation industry was conducted to assess and understand the levels of awareness regarding CAAT's image, mandates, and responsibilities. The survey aimed to evaluate the satisfaction of service recipients and stakeholders in the aviation industry toward CAAT's performance, with the intention of using the findings to improve CAAT's operations and enhance the quality of its services. The survey comprised two main components, namely: (1) a questionnaire survey conducted among a total of 1,713 participants, including service recipients and stakeholders in the aviation industry, the public, and CAAT executives and staff; and (2) in-depth interviews with representatives from 20 organizations within the aviation industry.

The questionnaire addressed five key areas: (1) awareness of CAAT's mission, services, and dissemination of information; (2) awareness and recognition of CAAT; (3) perception of CAAT's image; (4) expectations, satisfaction, and confidence in CAAT's services; and (5) suggestions and commendations for CAAT. Data collection covered three major target groups – service recipients and stakeholders in the aviation industry, the public, and CAAT executives and staff – as summarized in **Table 1**. Data were collected through online questionnaires distributed via email to organizations within the aviation industry, public communication through CAAT's Facebook page, and face-to-face data collection conducted at the Civil Aviation Authority of Thailand headquarters and in areas near airports across various regions.

ตารางที่ 1 กลุ่มตัวอย่างและประเด็นการสำรวจ  
Table 1: Survey sample groups and key topics

กลุ่มตัวอย่าง Sample Groups/Sum	จำนวน ตัวอย่าง (คน) Sample Size (People)	วิธีการสำรวจ Data Collection Methods	ประเด็นการสำรวจ Key Topics Surveyed				
			การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูล ข่าวสารของ กพท. The Awareness of CAAT's Mission, Service, and Information	การรู้จัก กพท. The Recognition of CAAT	การรับรู้ ภาพลักษณ์ของ กพท. The Perception of CAAT's Image	ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นต่อ การให้บริการของ กพท. Expectation, Satisfaction, and Dissatisfaction with CAAT's Services	ข้อเสนอแนะ และสิ่งที่ดีขึ้นชม กพท. Recommendations/ Best Practices
1. ผู้รับบริการ/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน Service recipients/ stakeholders in the aviation industry	669	- ลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ กพท. Conduct on-site data collection at the CAAT office - ส่งอีเมลไปยังหน่วยงาน Send the survey to relevant agencies via email - ประกาศผ่านเฟซบุ๊กของ กพท. Issue announcements via the CAAT Facebook page	✓	✓	✓	✓	✓
2. ประชาชนทั่วไป Public	840	- ลงพื้นที่เก็บข้อมูลบริเวณใกล้เคียงสนามบิน Conduct on-site data collection in airport vicinities - ประกาศผ่านเฟซบุ๊กของ กพท. Issue announcements via the CAAT Facebook page	✓	✓	✓		
3. ผู้บริหารและ พนักงานของ กพท. CAAT executives and staff	204	- ส่งลิงก์แบบสอบถามให้พนักงาน กพท. Disseminate the survey link to CAAT employees	✓	✓			
รวม/Total	1,713						

**ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูลข่าวสารของ กพท.”** ซึ่งจะสอบถามถึงการรับรู้พันธกิจของ กพท. ทั้ง 4 ข้อ สอบถามการรับรู้บริการของ กพท. ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ งานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ การให้บริการด้านข้อมูล และบริการอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงสอบถามช่องทางในการรับทราบข้อมูลข่าวสารของ กพท. จากการสำรวจพบว่า

- ประเด็นที่ 1 “การรับรู้พันธกิจของ กพท.” กลุ่มผู้บริหาร/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับรู้พันธกิจข้อ 1 ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 551 คน คิดเป็นร้อยละ 82.36 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 พัฒนาคู่มือบุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 385 คน คิดเป็นร้อยละ 57.55 เช่นเดียวกับกลุ่มประชาชนทั่วไปและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. ซึ่งในกลุ่มประชาชนทั่วไปมีการรับรู้พันธกิจ ข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 582 คน คิดเป็นร้อยละ 69.29 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 22.62 และมีประชาชนที่ไม่ทราบหรือไม่รับรู้พันธกิจของ กพท. จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 11.07 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้พันธกิจข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 92.16 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 64.22

- ประเด็นที่ 2 “การรู้จักบริการของ กพท.” ในด้านบริการงานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ ซึ่งผลการสำรวจในภาพรวมพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง งานออกใบสำคัญ การจดทะเบียนอากาศยาน (C of R) มากที่สุด โดยมีจำนวนการรับรู้ 185 คน คิดเป็นร้อยละ 90.69 ในส่วนประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่องงานคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยมีจำนวนการรับรู้ 499 คน คิดเป็นร้อยละ 59.40 ในด้านการให้บริการด้านข้อมูล ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง ข้อมูลข่าวสารการบิน เช่น NOTAM, Aeronautical Charts, AIP-THAILAND, AIC เป็นต้น มากที่สุด จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 66.18 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง ข้อมูลบริการประชาชน เช่น รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศรายไตรมาส ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารประจำวัน เป็นต้น มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 14.52 และสุดท้ายด้านบริการอิเล็กทรอนิกส์ ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่องระบบ EMPIC มากที่สุด มีการรับรู้จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 79.90 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่องระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ (complaint.caat.or.th) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 415 คน คิดเป็นร้อยละ 49.40 อย่างไรก็ตาม มีประชาชนจำนวน 91 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.83 ที่ตอบว่าไม่รู้จักบริการของ กพท.

- ประเด็นที่ 3 “ช่องทางการรับทราบข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้ และนวัตกรรมของ กพท.” ผลการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ของสำนักงาน (www.caat.or.th) เป็นหลัก โดยกลุ่มผู้บริหาร/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 580 คน คิดเป็นร้อยละ 86.70 รองลงมา มีการรับรู้ผ่านบุคลากรของ กพท. จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 32.74 กลุ่มประชาชนทั่วไป มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 488 คน

**The findings related to awareness of CAAT’s mission, services, and dissemination of information** explored the extent to which respondents recognized CAAT’s four key missions, as well as their familiarity with CAAT’s three main service areas, namely: (1) licensing, certification, official letters, and permits; (2) information services; and (3) Electronic Services. This section also examined the channels through which respondents received information from CAAT. The survey results revealed the following:

- Topic 1, “Awareness of CAAT’s Mission,” respondents in all three target groups demonstrated similar patterns of recognition. Among service recipients and stakeholders in the aviation industry, Mission 1 – promoting and developing civil aviation activities efficiently and sustainably – was the most widely recognized, with 551 respondents (82.36%) aware of it. In contrast, Mission 4 – continuously developing the organization, personnel, and support systems – was the least recognized, with 385 respondents (57.55%) aware of it. The same trend appeared among the public, where Mission 1 was also the most recognized, with 582 respondents (69.29%) aware of it, while Mission 4 was the least recognized, with 190 respondents (22.62%) aware of it. Additionally, 93 individuals (11.07%) from the public did not know or were unaware of CAAT’s missions. Among CAAT executives and staff, Mission 1 was again the most recognized, with 188 respondents (92.16%) aware of it, whereas Mission 4 remained the least recognized, with 131 respondents (64.22%) aware of it.

- Topic 2, “Awareness of CAAT’s Services,” the survey examined three service areas: licensing and certification services, information services, and Electronic Services. In the area of licensing and certification services, the results showed that CAAT executives and staff were most aware of the issuance of Certificates of Registration (C of R), with 185 respondents (90.69%) recognizing this service. Among the public, the most recognized service in this category was consumer protection services, with 499 respondents (59.40%) aware of it. In terms of information services, CAAT executives and staff were most aware of aviation information, such as NOTAM, Aeronautical Charts, AIP-THAILAND, and AIC, with 135 respondents (66.18%) indicating awareness. In contrast, the public was most aware of public service information, including quarterly air transport statistics and daily passenger reports, with 122 respondents (14.52%) aware of such information. For Electronic Services, the survey found that CAAT executives and staff were most familiar with the EMPIC system, with 163 respondents (79.90%) recognizing it. Among the public, the most recognized system was the online complaint submission platform (complaint.caat.or.th),

คิดเป็นร้อยละ 58.10 รองลงมา มีการรับรู้ผ่าน Facebook (CAAT - The Civil Aviation Authority of Thailand) จำนวน 275 คน คิดเป็นร้อยละ 32.74 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงาน กพท. มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 94.12 รองลงมา มีการรับรู้ผ่าน Facebook (CAAT - The Civil Aviation Authority of Thailand) จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 78.43 นอกจากนี้ ยังพบว่า มีกลุ่มผู้บริหาร/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.98 และกลุ่มประชาชนทั่วไปที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 9.64

**ผลการสำรวจในประเด็น “การรู้จัก กพท.”** ซึ่งประกอบด้วยข้อคำถามทั้งหมด 8 ข้อ เกี่ยวกับข้อมูลของ กพท. ซึ่งผู้ตอบที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 6 ข้อขึ้นไป จะถูกจัดเป็นกลุ่มที่รู้จัก กพท. จากผลการสำรวจพบว่า ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 77.12 และส่วนมากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม รู้จัก กพท. โดยกลุ่มผู้บริหาร/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 86.70 กลุ่มประชาชนทั่วไปรู้จัก กพท. คิดเป็นร้อยละ 63.93 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รู้จัก กพท. ทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 100.00 กลุ่มผู้บริหาร/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรู้จัก กพท. มากที่สุดในประเด็น “เครื่องหมาย [CAAT](#) เป็นตราสัญลักษณ์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 99.25 กลุ่มประชาชนทั่วไปรู้จัก กพท. มากที่สุดในประเด็น “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อว่า กพท.” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 85.48 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รู้จัก กพท. มากที่สุดในประเด็น “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อว่า กพท.” “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อภาษาอังกฤษว่า “CAAT” อ่านออกเสียงว่า ซี-เอ-เอ-ที” และ “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจการการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงสร้างสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน” มีผู้ตอบถูกร้อยละ 100.00

with 415 respondents (49.40%) aware of the service. However, 91 individuals (10.83%) from the public reported that they were not aware of any services provided by CAAT.

- Topic 3, “Channels for Receiving Information, News, Knowledge, and Innovation from CAAT,” the survey results showed that all three target groups primarily received information through the CAAT website (www.caat.or.th). Among service recipients and stakeholders in the aviation industry, the website was the most common channel, with 580 respondents (86.70%) reporting that they received information through this source, followed by information received directly from CAAT personnel, with 219 respondents (32.74%). For the public, the website was also the most frequently cited channel, with 488 respondents (58.10%), followed by Facebook (CAAT – The Civil Aviation Authority of Thailand), with 275 respondents (32.74%). Similarly, CAAT executives and staff most commonly received information through the website, with 192 respondents (94.12%), while Facebook was the second most cited source, with 160 respondents (78.43%). The survey also indicated that 2 respondents (0.98%) among service recipients and stakeholders, and 81 respondents (9.64%) from the public, reported that they did not receive any information from CAAT.

**The survey results on “Awareness of CAAT,”** which comprised eight questions about the Civil Aviation Authority of Thailand, classified respondents who answered at least six questions correctly as being familiar with CAAT. Overall, 77.12% of respondents were found to be familiar with CAAT, and the majority of respondents across all three target groups demonstrated awareness. Among these groups, service recipients and stakeholders in the aviation industry had an awareness level of 86.70%, while the public showed an awareness level of 63.93%. CAAT executives and staff demonstrated complete awareness, with 100.00% of respondents correctly answering at least six questions.

Service recipients and stakeholders were most familiar with the statement “The [CAAT](#) represents the symbol of the Civil Aviation Authority of Thailand,” with 99.25% answering correctly. The public was most familiar with the statement “The Civil Aviation Authority of Thailand is abbreviated as กพท.”, with 85.48% answering correctly. CAAT executives and staff demonstrated the highest level of familiarity with three topics – namely “The Civil Aviation Authority of Thailand is abbreviated as กพท.”, “The Civil Aviation Authority of Thailand is abbreviated in English as ‘CAAT,’ pronounced C-A-A-T,” and “CAAT is responsible for regulating, supervising, controlling, promoting, and developing Thailand’s civil aviation activities in accordance

**ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท.”** ซึ่งมีคะแนนเต็ม 10 คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม มีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ที่เหมือนกัน ทั้งกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนทั่วไปซึ่งมีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. **ในลักษณะที่มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี** ทั้งในภาพรวมและรายด้าน โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมทุกด้านอยู่ที่ 7.83 คะแนน และ 7.60 ตามลำดับ ทั้งนี้ หากพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงสุดทั้งในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนทั่วไป โดยอยู่ที่ 8.00 คะแนน 7.64 คะแนน ตามลำดับ

with laws and international standards to ensure safety, efficiency, and continuous development as a key structure supporting sustainable economic and social development of the country” – with 100.00% answering all three statements correctly.

**The survey results on “Perception of CAAT’s Image,”** assessed on a maximum score of 10 points, showed that both respondent groups – the service recipients and stakeholders in the aviation industry, and the public – shared similar perceptions of CAAT’s image. Both groups viewed CAAT positively, with overall and category-level perceptions **indicating a positive trend and remaining within a good standard.** The average overall score across all aspects was 7.83 points among service recipients and stakeholders, and 7.60 points among the public.

When considering individual aspects, the “ethics and transparency in operations” category received the highest average score in both groups, with 8.00 points among service recipients and stakeholders and 7.64 points among the public.

ความพึงพอใจในระดับมากที่สุด 3.41-4.20 คะแนน หมายถึง มีความคาดหวัง/ความพึงพอใจในระดับมาก 2.61-3.40 คะแนน หมายถึง มีความคาดหวัง/ความพึงพอใจในระดับปานกลาง 1.81-2.60 คะแนน หมายถึง มีความคาดหวัง/ความพึงพอใจในระดับน้อย และ 1.00-1.80 คะแนน หมายถึง มีความคาดหวัง/ความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด และมีการแปลผลช่องว่าง (Gap) ดังนี้ ช่องว่าง 0-0.25 คะแนน หมายถึง ช่องว่างในระดับต่ำ สะท้อนว่าการดำเนินงานโดยรวมมีความสอดคล้องกับระดับความคาดหวัง โดยอาจมีบางประเด็นที่ควรติดตามผลเป็นระยะเพื่อให้การดำเนินงานมีความเหมาะสมและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในระยะต่อไป ช่องว่าง 0.26-0.50 คะแนน หมายถึง ช่องว่างในระดับปานกลาง สะท้อนว่ามีบางประเด็นที่ควรพิจารณาปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มเติม เพื่อให้การดำเนินงานมีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้รับบริการมากยิ่งขึ้น การให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงในประเด็นดังกล่าวจะช่วยยกระดับคุณภาพการดำเนินงานโดยรวมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ช่องว่าง 0.51 คะแนนขึ้นไป หมายถึง ช่องว่างในระดับสูง สะท้อนว่ามีประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการเร่งรัดพัฒนา ปรับปรุง เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จากผลการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.61 คิดเป็นร้อยละ 92.28 ของคะแนนทั้งหมด และมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.15 คิดเป็นร้อยละ 83.03 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.46 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง)

เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า 1) ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.58 หรือคิดเป็นร้อยละ 91.67 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.12 หรือคิดเป็นร้อยละ 82.35 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.46 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง) 2) ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.59 หรือคิดเป็นร้อยละ 91.71 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.05 หรือคิดเป็นร้อยละ 81.00 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.54 คะแนน (ช่องว่างในระดับสูง) 3) ด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน เคยใช้บริการจำนวน 505 คน จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 669 คน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.69 หรือคิดเป็นร้อยละ 93.80 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.11 หรือคิดเป็นร้อยละ 82.18 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.58 คะแนน (ช่องว่างในระดับสูง) 4) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน

The interpretation of expectation and satisfaction levels was based on the following scale: scores between 4.21–5.00 indicated the highest level of expectation or satisfaction; 3.41–4.20 indicated a high level; 2.61–3.40 indicated a moderate level; 1.81–2.60 indicated a low level; and 1.00–1.80 indicated the lowest level.

In addition, the interpretation of the gap scores (Expectation/Satisfaction) was categorized into three levels. A gap between 0–0.25 reflected a low gap, indicating that overall operations were aligned with user expectations, though certain areas might require periodic monitoring to ensure continued appropriateness and to prevent potential issues. A gap between 0.26–0.50 reflected a moderate gap, indicating that some aspects should be considered for improvement or further development to better meet user needs; addressing such issues would enhance the overall effectiveness of CAAT’s operations. A gap of 0.51 or higher reflected a high gap, indicating that significant areas required urgent improvement or development to meet stakeholder expectations.

The survey results revealed that service recipients and stakeholders in the aviation industry had the highest level of expectations toward CAAT’s overall services, with an average expectation score of 4.61, representing 92.28% of the total possible score. Their overall satisfaction with CAAT’s services was at a high level, with an average satisfaction score of 4.15, or 83.03%. This resulted in a gap score of -0.46, indicating a moderate gap between expectations and satisfaction. When examining individual service aspects, the findings were as follows.

(1) Information, News, Knowledge, and Innovation: Service recipients and stakeholders had the highest expectations in this area, with an average expectation score of 4.58 (91.67%). Their satisfaction level was high, with an average satisfaction score of 4.12 (82.35%). The gap between expectation and satisfaction was -0.46, indicating a moderate gap.

(2) Online Services: Expectations for this area were also at the highest level, with an average expectation score of 4.59 (91.71%). Satisfaction was at a high level, with an average score of 4.05 (81.00%). The gap score was -0.54, reflecting a high gap, indicating a need for improvement.

(3) Facilities and Amenities: Among the 669 respondents, 505 had experience using CAAT’s facilities. Expectations for this aspect were at the highest level, with an average expectation score of 4.69 (93.80%). Satisfaction was at a high level, with an average satisfaction score of 4.11 (82.18%). The gap score was -0.58, indicating a high gap.

**ตารางที่ 2 ผลการสำรวจการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง**

**Table 2: Survey results on the perception of CAAT’s overall image, classified by sample group**

ภาพลักษณ์ Perception (B)*	ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน Service recipients/stakeholders in the aviation industry		ประชาชนทั่วไป Public	
	คะแนนเฉลี่ย Score	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Score	แปลผล Interpretation
1. ภาพลักษณ์ของ กพท. CAAT’s Image	7.99	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	7.54	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
2. ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี Corporate Governance	7.67	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	7.56	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
3. ด้านการบริหารจัดการ Management	7.70	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	7.63	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
4. ด้านการประชาสัมพันธ์ Public Relations	7.78	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	7.60	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
5. ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน Corporate Governance and Operational Transparency	8.00	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend	7.64	มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend
<b>รวม/Overall</b>	<b>7.83</b>	<b>มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend</b>	<b>7.60</b>	<b>มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดี Positive Trend</b>

หมายเหตุ : ในปี 2568 เพิ่มการสำรวจด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก  
Note: In 2025, an additional survey on facilities and amenities was conducted.

**ผลการสำรวจในประเด็น “ความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท.”** ดำเนินการสำรวจ 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม 2) ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) 3) ด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก 4) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ 5) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ และ 6) ด้านการให้บริการ โดยการสำรวจดำเนินการในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน มีการแปลผลความคาดหวังและความพึงพอใจดังนี้ 4.21-5.00 คะแนน หมายถึงมีความคาดหวัง/

**The survey results on “Satisfaction and Expectation on CAAT Services”** assessed on a maximum score of 5 points, covered six key areas: (1) Information, news, knowledge, and innovation; (2) Online services, including websites, email, and other online service channels; (3) Facilities and amenities; (4) Service time; (5) Staff Service Quality; and (6) Overall service quality. The survey was conducted among service recipients and stakeholders in the aviation industry.

มีความคาดหวังและความพึงพอใจในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.61 หรือคิดเป็นร้อยละ 92.25 ของคะแนนทั้งหมด มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.23 หรือคิดเป็นร้อยละ 84.53 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.38 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง) 5) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังและความพึงพอใจในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.63 หรือคิดเป็นร้อยละ 92.64 ของคะแนนทั้งหมด มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.29 หรือคิดเป็นร้อยละ 85.74 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.34 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง) และ 6) ด้านการให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความคาดหวังในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.58 หรือคิดเป็นร้อยละ 91.59 ของคะแนนทั้งหมด มีความพึงพอใจในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.12 หรือคิดเป็นร้อยละ 82.40 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.46 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง) ดังข้อมูลในตารางที่ 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 Information, News, Knowledge, and Innovation	4.12	82.35	มาก High	4.58	91.67	มากที่สุด Highest	-0.46
2.ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) Online Service (Website, Email, and Online Service Channels)	4.05	81.00	มาก High	4.59	91.71	มากที่สุด Highest	-0.54
3.ด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก Facilities and Amenities	4.11	82.18	มาก High	4.69	93.80	มากที่สุด Highest	-0.58
4.ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service Time	4.23	84.53	มากที่สุด Highest	4.61	92.25	มากที่สุด Highest	-0.38
5.ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Staff Service Quality	4.29	85.74	มากที่สุด Highest	4.63	92.64	มากที่สุด Highest	-0.34
6. ด้านการให้บริการ Overall Service Quality	4.12	82.40	มาก High	4.58	91.59	มากที่สุด Highest	-0.46
รวม/Total	4.15	83.03	มาก High	4.61	92.28	มากที่สุด Highest	-0.46

หมายเหตุ/Note : 1. การแปลผล/Interpretation  
 4.21-5.00 = มากที่สุด/Highest  
 3.41-4.20 = มาก/High  
 2.61-3.40 = ปานกลาง/Moderate  
 1.81-2.60 = น้อย/Low  
 1.00-1.80 = น้อยที่สุด/Lowest

2. มีผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยใช้บริการอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวน 505 คน จากผู้ตอบทั้งหมด 669 คน  
 Out of a total of 669 respondents, 505 respondents had prior experience using the facilities and amenities.

(4) Service Time: Both expectations and satisfaction for this aspect were at the highest level. The average expectation score was 4.61 (92.25%), and the average satisfaction score was 4.23 (84.53%). The resulting gap score was -0.38, representing a moderate gap.

(5) Staff Service Quality: Expectations and satisfaction in this area were at the highest level. The average expectation score was 4.63 (92.64%), and the average satisfaction score was 4.29 (85.74%). The gap score was -0.34, reflecting a moderate gap.

(6) Overall Service Quality: Expectations were at the highest level, with an average expectation score of 4.58 (91.59%). Satisfaction was at a high level, with an average score of 4.12 (82.40%). The gap score was -0.46, again indicating a moderate gap, as shown in Table 3.

เมื่อพิจารณาข้อคำถามในแต่ละด้าน และนำมาวิเคราะห์ค่าคู่อันดับ (Quadrant Analysis) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา และประเด็นที่ทำได้ดีใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือเรื่อง 1) ข้อมูล ข่าวสารที่เผยแพร่เป็นกลาง และไม่อคติ 2) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีการอ้างอิงตามหลักวิชาการในระดับสากล 3) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือเรื่อง 1) การเข้าถึงข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรมที่ได้ง่าย สะดวก และรวดเร็ว 2) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรมที่เผยแพร่ สามารถเข้าใจได้ง่าย และ 3) ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่เผยแพร่ มีความทันสมัย รวดเร็ว และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

- ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) ขนาดและรูปแบบตัวอักษรมีความสวยงามและอ่านง่าย และ 2) การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบ Online มีความน่าเชื่อถือ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ 1) การจัดรูปแบบ Website ง่ายต่อการอ่าน และการใช้งาน และ 2) ขั้นตอนในการส่งแบบฟอร์มสะดวกและง่ายต่อการติดตามผลตอบรับ

- ด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) อาคารสำนักงานและบริเวณโดยรอบมีความสะอาดตามหลักสุขอนามัยที่ดี 2) บรรยากาศโดยรวมของอาคาร เช่น แสงสว่าง อุณหภูมิภายในอาคาร การตกแต่งมีความเหมาะสม และ 3) สถานที่ให้บริการ Service Center ของ กพท. บริเวณชั้น 7 มีความเหมาะสม ประเด็นที่ควรปรับปรุง คือเรื่องการเดินทางที่ควรสะดวกมากขึ้น และควรมีที่จอดรถเพียงพอสำหรับผู้มาติดต่อ

- ด้านระยะเวลาในการให้บริการพบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดีใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ เรื่องการให้บริการเป็นไปตามลำดับก่อนหลัง ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ เรื่องการให้บริการมีความรวดเร็ว และเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด

- ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) เจ้าหน้าที่ที่มีความกระตือรือร้น และมีจิตบริการที่ดี ยิ้มแย้ม กิริยา วาจาสุภาพ มีการแต่งกายที่เหมาะสม 2) เจ้าหน้าที่ให้บริการโดยไม่เลือกปฏิบัติ และ 3) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส ซึ่งยังไม่พบในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน

- ด้านการให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ 1) มีการประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการที่ชัดเจน และ 2) การให้บริการหรือการดำเนินงานเป็นไปตามขั้นตอนและมีประสิทธิภาพ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน คือ 1) กระบวนการ/ขั้นตอนการให้บริการเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน และ 2) การติดต่อสอบถามข้อมูลขอรับบริการ หรือร้องเรียนมีความสะดวก รวดเร็ว

When examining each aspect of the survey questions and conducting a Quadrant Analysis between expectations and satisfaction to identify priority areas for improvement, as well as areas that were performing well and closely aligned with the expectations of service recipients, the results were summarized as follows:

- For Dissemination of Information, the survey identified several aspects where CAAT performed well and closely met user expectations, including (1) information disseminated by CAAT was neutral and unbiased, (2) the information, knowledge, and innovation provided were accurate, reliable, and referenced according to international academic standards, and (3) the information disseminated could be applied and used effectively by recipients. Areas requiring urgent improvement included (1) ease, convenience, and speed of accessing information, knowledge, and innovation, (2) clarity and ease of understanding of the information disseminated, and (3) ensuring that information, knowledge, and innovation were current, timely, and aligned with the latest developments.

- For Online Services, the aspects performed well and closely aligned with expectations included (1) font size and format that were visually clear and easy to read and (2) the reliability of data security within online systems. Areas requiring urgent improvement included (1) website layouts that supported easier reading and navigation and (2) more convenient and trackable procedures for submitting online forms.

- For Facilities and Amenities, the aspects that performed well and met user expectations were (1) cleanliness of the office building and surrounding areas in accordance with good hygiene practices, (2) suitability of the building's overall environment, including lighting, indoor temperature, and interior design, and (3) the appropriateness of the CAAT Service Center located on the 7<sup>th</sup> floor. The aspect identified for improvement was the convenience of travel to CAAT's premises and the need for adequate parking for visitors.

- For Service Time, CAAT performed well in ensuring that services were provided on a first-come, first-served basis, while the area requiring urgent improvement was the need to deliver services more quickly and in accordance with stipulated timeframes.

- For Staff Service Quality, the survey found that CAAT met user expectations in (1) staff demonstrating enthusiasm, courtesy, and professionalism with polite communication and appropriate attire, (2) staff providing services without discrimination, and (3) staff performing their duties with honesty, integrity, and transparency, with no aspects identified as requiring urgent improvement.

ผลการสำรวจความคาดหวัง และความพึงพอใจ จำแนกตามงานบริการของ กพท.

- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความคาดหวังต่องานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.59 คิดเป็นร้อยละ 91.84 ของคะแนนทั้งหมด และความพึงพอใจต่องานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.18 คิดเป็นร้อยละ 83.61 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.41 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง)

- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความคาดหวังและความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านข้อมูลในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.59 คิดเป็นร้อยละ 91.89 ของคะแนนทั้งหมด และมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.21 คิดเป็นร้อยละ 84.23 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.38 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง)

- กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความคาดหวังต่อการบริการอิเล็กทรอนิกส์ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.69 คิดเป็นร้อยละ 93.82 ของคะแนนทั้งหมด และมีความพึงพอใจต่อการบริการอิเล็กทรอนิกส์ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 4.27 คิดเป็นร้อยละ 85.49 ของคะแนนทั้งหมด ซึ่งมีช่องว่าง (Gap) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ -0.42 คะแนน (ช่องว่างในระดับปานกลาง) รายละเอียดข้อมูลในตารางที่ 4

- For Overall Service Quality, the aspects performed well and met expectations were (1) clear announcements and communication of service procedures and timelines and (2) service delivery and operational processes that were efficient and followed prescribed steps, while areas requiring urgent improvement included (1) simplifying service procedures so that they were easier to understand and less complex and (2) improving convenience and speed in contacting CAAT for inquiries, service requests, or complaints.

**Survey Results on Expectations and Satisfaction with CAAT's Services**

- The survey results showed that service recipients and stakeholders in the aviation industry had the highest level of expectations for licensing, certification, official letters, and permits, with an average expectation score of 4.59, representing 91.84% of the total score. Their satisfaction level for these services was high, with an average satisfaction score of 4.18, or 83.61% of the total score. This resulted in a gap score of -0.41, indicating a moderate gap between expectations and satisfaction.

- Service recipients and stakeholders also had the highest level of expectations and satisfaction for information services, with an average expectation score of 4.59 (91.89%) and an average satisfaction score of 4.21 (84.23%). The gap score was -0.38, reflecting a moderate gap.

- For Online Services, expectations were again at the highest level, with an average expectation score of 4.69 (93.82%). Satisfaction was also at the highest level, with an average satisfaction score of 4.27 (85.49%). The resulting gap score was -0.42, indicating a moderate gap. Details are shown in **Table 4**.

**ตารางที่ 4 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวังต่องานบริการของ กพท. จำแนกตามงานบริการ**  
**Table 4: Average scores of satisfaction and expectations for CAAT services categorized by service type**

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	
<b>1. งานออกใบอนุญาต/งานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ Licensing/Certification Services</b>	<b>4.18</b>	<b>83.61</b>	<b>มากที่สุด Highest</b>	<b>4.59</b>	<b>91.84</b>	<b>มากที่สุด Highest</b>	<b>-0.41</b>
1.1 ฝ่ายสมตรวจเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน Airworthiness and Aircraft Engineering Department	4.36	87.13	มากที่สุด Highest	4.69	93.87	มากที่สุด Highest	-0.33
1.2 ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน Flight Operations Standards Department	4.36	87.13	มากที่สุด Highest	4.69	93.87	มากที่สุด Highest	-0.33
1.3 ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน Unmanned Aircraft Standards Department	4.20	84.03	มาก High	4.53	90.58	มากที่สุด Highest	-0.33
1.4 ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ Air Navigation Services Standards Department	4.15	82.92	มาก High	4.67	93.47	มากที่สุด Highest	-0.52
1.5 ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน Aerodrome Standards Department	4.01	80.28	มาก High	4.39	87.80	มากที่สุด Highest	-0.38
1.6 ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ Personnel Licensing Department	4.34	86.73	มากที่สุด Highest	4.83	96.61	มากที่สุด Highest	-0.49
1.7 ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน Aeromedical Standards Department	4.50	90.00	มากที่สุด Highest	4.50	90.00	มากที่สุด Highest	-
1.8 ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน Aviation Security and Facilitation Standards Department	4.28	85.56	มากที่สุด Highest	4.59	91.85	มากที่สุด Highest	-0.31
1.9 ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ Economic Regulation Department	4.33	86.59	มากที่สุด Highest	4.48	89.58	มากที่สุด Highest	-0.15
1.10 ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ Air Navigation Operations Management Department	3.64	72.76	มาก High	4.13	82.58	มาก High	-0.49
<b>2. การให้บริการด้านข้อมูล Information Services</b>	<b>4.21</b>	<b>84.23</b>	<b>มากที่สุด Highest</b>	<b>4.59</b>	<b>91.89</b>	<b>มากที่สุด Highest</b>	<b>-0.38</b>
2.1 ข้อมูลพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ Basic Air Transport Information	4.40	87.93	มากที่สุด Highest	4.67	93.33	มากที่สุด Highest	-0.27
2.2 ข้อมูลบริการประชาชน Public Service Information	4.34	86.78	มากที่สุด Highest	4.50	90.08	มากที่สุด Highest	-0.16
2.3 ข้อมูลสถิติการให้บริการ Service Statistics	4.40	87.95	มากที่สุด Highest	4.57	91.36	มากที่สุด Highest	-0.17
2.4 ข้อมูลข่าวสารการบิน Aviation News	4.41	88.19	มากที่สุด Highest	4.66	93.20	มากที่สุด Highest	-0.25
2.5 ข้อมูลรายชื่อตัวแทนควบคุมและ การไปรษณีย์ควบคุมที่ได้รับการรับรองจาก กพท. Certified Control Agents Directory	3.91	78.28	มาก High	3.94	78.78	มาก High	-0.03
2.6 การให้ข้อมูลเรื่องกฎหมายระเบียบ การแสดงความคิดเห็นร่างกฎหมาย Provision of Information on Laws, Regulations, and Public Consultation on Draft Legislation	4.24	84.77	มากที่สุด Highest	4.72	94.35	มากที่สุด Highest	-0.48
2.7 การให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ Provision of Information on National Safety and Security	4.06	81.20	มาก High	4.54	90.81	มากที่สุด Highest	-0.48
2.8 ข้อมูลเผยแพร่อื่น ๆ Other Disseminated Information	3.79	75.82	มาก High	4.48	89.60	มากที่สุด Highest	-0.69

ตารางที่ 4 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวัง ต่องานบริการของ กพท. จำแนกตามงานบริการ (ต่อ)

Table 4: Average scores of satisfaction and expectations for CAAT services categorized by service type (continued)

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	
3. บริการอิเล็กทรอนิกส์ Electronic Services	4.27	85.49	มากที่สุด Highest	4.69	93.82	มากที่สุด Highest	-0.42
3.1 ระบบ Flight Permit Online System (FPOS) Flight Permit Online System (FPOS)	4.52	90.41	มากที่สุด Highest	4.73	94.59	มากที่สุด Highest	-0.21
3.2 ระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ Online Complaint System	4.05	81.09	มาก High	4.30	86.07	มากที่สุด Highest	-0.25
3.3 ระบบ UAS Portal UAS Portal System	3.56	71.28	มาก High	3.68	73.50	มาก High	-0.12
3.4 ระบบ EMPIC EMPIC System	3.71	74.26	มาก High	4.46	89.23	มากที่สุด Highest	-0.75
3.5 ระบบ E-Exam E-Exam System	4.45	88.91	มาก High	4.79	95.82	มากที่สุด Highest	-0.34
3.6 ระบบ Flight Operations Standard Database (FOSD) Flight Operations Standard Database (FOSD)	4.54	90.89	มากที่สุด Highest	4.45	89.04	มากที่สุด Highest	-0.09
3.7 ระบบ Foreign Air Operator Permission (FAOP) Foreign Air Operator Permission (FAOP)	4.76	95.26	มากที่สุด Highest	4.79	95.70	มากที่สุด Highest	-0.03
3.8 ระบบ AVSEC Secure Portal AVSEC Secure Portal	4.22	84.44	มากที่สุด Highest	4.85	97.00	มากที่สุด Highest	-0.63
3.9 ระบบ E-Service E-Service System	4.40	88.06	มากที่สุด Highest	4.79	95.83	มากที่สุด Highest	-0.39
4. อื่น ๆ Others	4.00	80.05	มาก High	4.19	83.79	มาก High	-0.19
รวม/Overall	4.21	มากที่สุด Highest	4.61	มากที่สุด Highest	-0.40	4.21	มากที่สุด Highest

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

เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ปี 2568 กับ ปี 2567 จากกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน พบว่า ทุกด้านมีความพึงพอใจเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น มีรายละเอียดข้อมูลในตารางที่ 5

When comparing the results of the satisfaction survey on CAAT's services in 2025 with those in 2024 among service recipients and stakeholders in the aviation industry, it was found that the average satisfaction scores increased across all aspects. Details are presented in Table 5.

ตารางที่ 5 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจรายด้านระหว่างปี 2567 และปี 2568

Table 5 Comparison of average satisfaction scores by aspect between 2024 and 2025

ประเด็นการสำรวจ Survey Aspect	ความพึงพอใจ ปี 2567 Satisfaction 2024		ความพึงพอใจ ปี 2568 Satisfaction 2025		ผลต่าง Gap
	คะแนนเฉลี่ย Average Score (n=659)	ร้อยละ %	คะแนนเฉลี่ย Average Score (n=659)	ร้อยละ %	
1. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม Information Dissemination, Knowledge, and Innovation	4.08	81.58	4.12	82.35	0.04
2. ด้านการใช้งานผ่านระบบ Online (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) Online Systems (Websites, Emails, and Online Service Channels)	3.98	79.58	4.05	81.00	0.07
3. ด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก Facilities and Amenities	-	-	4.11	82.18	-
4. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service Time	4.15	83.09	4.23	84.53	0.08
5. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Staff Service Quality	4.28	85.51	4.29	85.74	0.01
6. ด้านการให้บริการ Overall Service Quality	4.10	82.00	4.12	82.40	0.02
รวม/Overall	4.12	82.35	4.15	83.03	0.03

หมายเหตุ : ในปี 2568 เพิ่มการสำรวจด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก  
Note: In 2025, an additional survey on facilities and amenities was conducted.

ผลการสำรวจในประเด็น “ความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน ดำเนินการสำรวจใน 4 ประเด็น ได้แก่ 1) การให้บริการของ กพท. สามารถตอบสนองต่อ ความต้องการ และความคาดหวัง ตลอดจนการสร้างความประทับใจให้ผู้ใช้บริการได้ 2) กพท. มีการจัดเตรียมทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินงานหรือให้บริการ เพื่อให้มีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ 3) กพท. จะเปิดเผยข้อมูลต่างๆ อย่างตรงไปตรงมาในฐานะหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบและเข้าใจสิ่งที่หน่วยงานกำลังดำเนินการ และ 4) กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดจากการทุจริตและปฏิบัติอย่างเป็นธรรม จากการสำรวจพบว่ากลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มากที่สุด” มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 หรือ คิดเป็นร้อยละ 84.36 โดยมีความเชื่อมั่นในประเด็น “กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดจากการทุจริต และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม” สูงที่สุด ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ย 4.24 (ระดับมากที่สุด) รายละเอียดข้อมูลในตารางที่ 6

The survey results on Confidence in CAAT Services, assessed on a 5-point scale, examined four aspects, namely (1) CAAT's ability to meet user needs and expectations and to create a positive impression, (2) CAAT's preparedness in allocating necessary resources to ensure continuous service readiness, (3) CAAT's transparency in disclosing information as a government agency so that users and stakeholders could understand the agency's operations, and (4) CAAT's management and service delivery conducted in accordance with principles of transparency, freedom from corruption, and fairness. The findings indicated that service recipients and stakeholders in the aviation industry demonstrated the highest level of confidence in CAAT's services, with an average score of 4.22, equivalent to 84.36% of the total possible score. The highest level of confidence was observed in the aspect related to CAAT's management and service delivery based on transparency, freedom from corruption, and fairness, which achieved an average score of 4.24, also classified at the highest level. Details are presented in Table 6.

ตารางที่ 6 ผลการสำรวจความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. รายข้อ  
Table 6: Survey results on confidence in CAAT services by aspect

ความเชื่อมั่น Aspect of Confidence	ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน Service Users/Stakeholders in the Aviation Industry (n=669)		
	คะแนนเฉลี่ย Average Score	ร้อยละ %	แปลผล Interpretation
1. ท่านมั่นใจว่า การให้บริการของ กพท. สามารถตอบสนองต่อ ความต้องการ และความคาดหวัง ตลอดจนการสร้างความประทับใจให้ผู้ใช้บริการได้ CAAT's ability to meet user needs, expectations, and create a positive impression.	4.23	84.54	มากที่สุด Highest
2. ท่านมั่นใจว่า กพท. มีการจัดเตรียมทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินงานหรือให้บริการ เพื่อให้มีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ CAAT's readiness through adequate resource preparation for uninterrupted services.	4.19	83.71	มาก High
3. ท่านมั่นใจว่า กพท. จะเปิดเผยข้อมูลต่าง ๆ อย่างตรงไปตรงมาในฐานะหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบและเข้าใจสิ่งที่หน่วยงานกำลังดำเนินการ CAAT's transparency in providing information for user understanding of operations.	4.22	84.39	มากที่สุด Highest
4. ท่านมั่นใจว่า กพท. มีการบริหารจัดการและให้บริการโดยยึดหลักความโปร่งใส ปลอดภัยจากการทุจริต และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม CAAT's management and service delivery based on transparency, fairness, and integrity.	4.24	84.78	มากที่สุด Highest
<b>รวม/Overall</b>	<b>4.22</b>	<b>84.36</b>	<b>มากที่สุด Highest</b>

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

**ผลการสำรวจในประเด็น “สิ่งที่ชื่นชม กพท.”** กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ของ กพท. ส่วนใหญ่มีความมุ่งมั่น มีมารยาทที่ดี มีทัศนคติที่ดี และมีความตั้งใจในการให้บริการ มีการเผยแพร่ความรู้ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูล มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโดยการจัดทำอินโฟกราฟิก ซึ่งทำให้เข้าใจได้ง่าย มีความสวยงาม น่าอ่าน ข้อมูลของ กพท. น่าเชื่อถือ และมีการอ้างอิงมาตรฐานสากล รวมทั้งมีการพัฒนาระบบเพื่อให้บริการในรูปแบบออนไลน์ทำให้ผู้รับบริการมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ได้มีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) ในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินจำนวน 20 หน่วยงาน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงคุณภาพในด้านความต้องการ ความคาดหวัง และความพึงพอใจในการให้บริการ รวมทั้งข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานของ กพท. ในอนาคต สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

**ส่วนที่ 1 การรับรู้พันธกิจ บริการ และข้อมูลข่าวสารของ กพท.** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รับรู้พันธกิจของ กพท. ทั้ง 4 ข้อ โดยเฉพาะข้อ 1-3 ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการทำงาน แต่พันธกิจข้อ 4 ซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนาองค์กรและระบบงานสนับสนุนอาจยังมีการรับรู้ไม่เพียงพอ เนื่องจากเป็นการดำเนินงานภายในองค์กร สำหรับการให้บริการ ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบถึงบริการด้านการออกใบอนุญาต ใบรับรอง และรับบริการด้านข้อมูล เช่น ข้อมูลข่าวสารการบิน สถิติการให้บริการ และข้อมูลสำหรับประชาชนทั่วไป ในส่วนงานบริการอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้บริการเฉพาะระบบที่ตนใช้งานจริง เช่น EMPIC ระบบสอบอิเล็กทรอนิกส์ E-Exam และระบบ AVSEC Secure Portal เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กพท. ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงกลุ่มบุคคลภายนอกอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น เพื่อสร้างการรับรู้ในวงกว้าง

**The survey results on satisfaction of CAAT** indicated that service users and stakeholders in the aviation industry expressed positive views toward the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT). Respondents considered that most CAAT personnel demonstrated strong commitment, courtesy, positive attitudes, and dedication to service delivery. CAAT's dissemination of knowledge to stakeholders and the public was also positively acknowledged, particularly through the use of infographics, which were perceived as clear, visually appealing, and easy to understand.

In addition, CAAT's information was regarded as reliable and referenced in accordance with international standards. Respondents also recognized CAAT's continuous development of online services, which enhanced convenience for service users.

In-depth interviews were conducted with representatives from 20 organizations within the aviation industry to obtain qualitative insights into their needs, expectations, satisfaction, as well as opinions and suggestions. The findings from these interviews were intended to support the identification of appropriate directions for improving CAAT's operations in the future. Key findings from the interviews were summarized as follows.

**Section 1: Awareness of CAAT's mission, services, and information** indicated that most interviewees demonstrated awareness of all four missions of the Civil Aviation Authority of Thailand, particularly Missions 1–3, which were directly related to their operational activities. Mission 4, which focused

**ส่วนที่ 2 การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท.** จากความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ในภาพรวมพบว่า มีแนวโน้มภาพลักษณ์เป็นองค์กรที่ดีในทุกมิติ ทั้งด้านภาพลักษณ์ขององค์กร ด้านบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และมีความเป็นมืออาชีพ ด้านการนำเทคโนโลยีและระบบดิจิทัลมาพัฒนาการดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลที่เป็นมาตรฐานสากล ด้านการบริหารจัดการ และด้านการประชาสัมพันธ์ รวมทั้งด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างไรก็ดี เรื่องที่มีคะแนนภาพลักษณ์น้อยที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เรื่องที่ กพท. ยังเป็นที่รู้จักในหมู่ประชาชนทั่วไปค่อนข้างจำกัด เรื่องการเปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและการจัดซื้อจัดจ้าง ที่ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวนมากไม่คอยรับทราบข้อมูล และเรื่องการรับฟังและให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยนำมาปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงาน ซึ่งแม้จะมีช่องทางและกลไกอยู่แล้ว แต่ผู้ให้สัมภาษณ์บางส่วนยังไม่เห็นผลลัพธ์หรือการตอบสนองต่อข้อเสนอแนะอย่างชัดเจน

**ส่วนที่ 3 ความคาดหวัง และความพึงพอใจ ต่อการให้บริการของ กพท.** ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับมาก โดยสรุปความคิดเห็นได้ดังนี้

การเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร และองค์ความรู้ของ กพท. โดยรวมถือว่ามีความหลากหลายและครอบคลุมมากขึ้น ทั้งผ่านเว็บไซต์ อีเมล และสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook TikTok และ Podcast ช่วยให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกและทันต่อสถานการณ์ แต่หลายฝ่ายยังสะท้อนว่ามีข้อจำกัดในบางเรื่อง เช่น โครงสร้างเว็บไซต์ ที่ค้นหายาก การจัดหมวดหมู่ข้อมูลไม่ชัดเจน การสื่อสารประกาศสำคัญที่ยังไม่สม่ำเสมอ และอินโฟกราฟิกบางประเภทยังมีขนาดตัวอักษรเล็ก และไม่เหมาะกับการดูผ่านโทรศัพท์ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะว่า หากมีการแก้ไขกฎหมาย หรือกฎ ระเบียบ ควรมีการสรุปประเด็นที่มีการปรับปรุงและแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบอย่างเป็นทางการ พร้อมทั้งเผยแพร่เอกสารฉบับปรับปรุงใหม่ทั้งฉบับ เพื่อป้องกันความสับสนในการนำข้อกำหนดไปปฏิบัติและให้ผู้ประกอบการสามารถอ้างอิงข้อมูลที่ถูกต้องเป็นปัจจุบัน และในกรณีที่เป็นประกาศสำคัญหรือเรื่องเร่งด่วน ควรมีการแสดงผลให้เห็นอย่างชัดเจนบนหน้าแรกของเว็บไซต์ และพิจารณาแจ้งข้อมูลไปยังผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องโดยตรงเพื่อให้ได้รับทราบอย่างทันทั่วถึง

การใช้บริการผ่านระบบออนไลน์โดยภาพรวมมีการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และมีความสะดวกในการดำเนินงานมากขึ้นกว่าในอดีต แต่ยังคงพบปัญหาเรื่องความไม่เสถียรของระบบ ระบบบางช่วงมีความหน่วงหรือเข้าใช้งานไม่ได้เมื่อมีผู้ใช้จำนวนมาก เช่น ระบบ EMPIC และเว็บไซต์ที่มีความซับซ้อนในการใช้งาน สืบค้นข้อมูลได้ยาก รวมทั้งระบบ UAS Portal ซึ่งใช้งานได้ยากสำหรับกลุ่มเกษตรกรหรือผู้ที่ไม่ถนัดเทคโนโลยี นอกจากนี้บางระบบยังไม่รองรับการยื่นคำขอออนไลน์ครบวงจร ทำให้ยังคงต้องส่งเอกสารผ่านอีเมล

อาคารสถานที่ของ กพท. โดยรวมได้รับการประเมินว่ามีความสะอาดเรียบร้อย แต่ยังมีข้อจำกัดด้านลิฟต์และที่จอดรถซึ่งไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้มาติดต่อ

สำหรับด้านระยะเวลาในการให้บริการ กพท. มีการกำหนดกรอบระยะเวลาอย่างชัดเจนสำหรับการดำเนินงานแต่ละขั้นตอน และสามารถดำเนินงานได้ตามกรอบระยะเวลา แต่บางงานบริการยังพบความล่าช้าในการดำเนินการในบางขั้นตอน เช่น การตรวจแก้ไขข้อบกพร่อง การต่ออายุใบอนุญาตหรือการอนุมัติเอกสารที่ต้องรอผู้บริหารลงนาม

on organizational development and supporting systems, was less recognized, as it primarily concerned internal operations. With regard to services, interviewees were familiar with licensing and certification services, and also demonstrated awareness of information services, such as aviation information, service statistics, and information provided for the public. In terms of online services, interviewees tended to recognize only the systems they actively used, including the EMPIC system, the electronic examination system (E-Exam), and the AVSEC secure portal. Nevertheless, it was suggested that CAAT should strengthen its public communication and outreach efforts to better reach individuals outside the aviation industry, in order to enhance broader public awareness of CAAT's roles and services.

**Section 2: The perception of CAAT's image** indicated that, based on overall interviewee feedback, CAAT was perceived as having a positive organizational image across multiple dimensions. These included its corporate image, the professionalism and competence of its personnel, the application of technology and digital systems to enhance operations, regulatory oversight aligned with international standards, management practices, public relations, as well as ethics and transparency in operations. Nevertheless, the three lowest-rated aspects of CAAT's image were identified as its relatively limited recognition among the public, limited awareness of information related to financial disclosure and procurement processes, and perceptions regarding the extent to which CAAT listened to and placed importance on feedback from service users and stakeholders by incorporating such feedback into operational improvements. Although communication channels and feedback mechanisms were already in place, some interviewees had not yet clearly observed tangible outcomes or responses to their suggestions.

**Section 3: Expectations and satisfaction with CAAT's services** indicated that, overall, interviewees expressed a high level of satisfaction with CAAT's service delivery. Their views were summarized as follows.

With regard to the dissemination of information, news, and knowledge, CAAT's communication was generally perceived as more diverse and comprehensive than in the past, delivered through multiple channels including the website, email, and social media platforms such as Facebook, TikTok, and podcasts. These channels enabled stakeholders to access information more conveniently and in a timely manner. However, several limitations were noted, including difficulties in navigating the website, unclear categorization of information, inconsistency in the communication of important announcements, and certain infographics using font sizes that were too small

เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มีความรับผิดชอบ เต็มใจ ในการให้บริการ สามารถให้ข้อมูลได้ชัดเจน และหากเกิดปัญหา ก็พร้อมให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่ บุคลากรของ กพท. ได้รับคำชื่นชม ว่ามีความรู้ ความสามารถ และมีทัศนคติที่ดีต่อการให้บริการ โดยเฉพาะ เจ้าหน้าที่รุ่นใหม่มีความกระตือรือร้นและมีการสื่อสารที่เป็นมิตร แต่บางส่วนมีความเห็นว่าการสับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่บ่อยหรือเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์น้อยอาจส่งผลกระทบต่อความชำนาญในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ การติดต่อเจ้าหน้าที่นอกเวลาราชการ เช่น งานโดรนหรือกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน ยังทำได้ยาก จึงมีข้อเสนอให้มีช่องทางสำรองสำหรับการติดต่อในยามจำเป็น

ขั้นตอนการให้บริการของ กพท. โดยภาพรวมมีความชัดเจนและเป็นระบบ แต่ยังมีปัญหาในบางด้าน เช่น ขั้นตอนการดำเนินงานบางส่วน ยังมีความซับซ้อน โดยต้องประสานงานผ่านหลายฝ่าย ส่งผลให้กระบวนการ ดำเนินงานใช้เวลานานและอาจเกิดความล่าช้า การสื่อสารและข้อเสนอแนะ ที่ส่งต่อไปยัง กพท. ในบางกรณียังไม่ได้รับการตอบสนองหรือถูกนำไป พิจารณาปรับปรุงเท่าที่ควร เอกสารมาตรฐานด้านความปลอดภัย บางประเภทมีภาระผูกพันเพียงหลักการในภาพรวม โดยยังขาดแนวทางปฏิบัติ ในรายละเอียดที่สามารถนำไปใช้ประยุกต์ได้อย่างครบถ้วน รวมทั้งถ้อยคำเตือนท้ายเอกสารที่ใช้ในการเร่งรัด การแก้ไขข้อบกพร่อง อาจทำให้เกิดความรู้สึกไม่เป็นมิตร ควรปรับข้อความให้อยู่ในลักษณะ ที่เป็นมิตรและเน้นความร่วมมือมากขึ้น

นอกเหนือจากประเด็นข้างต้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง หรือพัฒนาการดำเนินงานของ กพท. คือ ควรเพิ่มการสื่อสารเชิงรุกต่อสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจบทบาท และภารกิจขององค์กรมากขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นด้านความปลอดภัย สิทธิผู้โดยสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง รวมถึงปรับปรุง สื่อประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจน กระชับ และเหมาะกับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม เพื่อให้ ข้อมูลเข้าถึงได้ง่ายและลดความคลาดเคลื่อนในการทำความเข้าใจเนื้อหา อีกทั้งควรพัฒนาระบบดิจิทัลกลางที่เชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เพื่อช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานเข้าถึงข้อมูลและเพิ่มความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ของทั้งผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่

จากการสำรวจ วิเคราะห์ และสรุปผล บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง พัฒนาการทำงาน และยกระดับคุณภาพ ของการให้บริการของ กพท. ดังนี้

and not suitable for viewing on mobile devices. Interviewees also suggested that, in cases of amendments to laws, rules, or regulations, CAAT should formally communicate a clear summary of key changes and disseminate the fully revised version of the documents to prevent confusion in implementation and to ensure that operators could reference accurate and up-to-date information. For important or urgent announcements, it was further suggested that such information should be prominently displayed on the homepage and communicated directly to relevant operators to ensure timely awareness.

In terms of online services, interviewees generally acknowledged continuous development and improvement, which enhanced operational convenience compared with previous periods. Nevertheless, concerns remained regarding system stability, as certain systems experienced delays or temporary inaccessibility during periods of high user traffic, particularly the EMPIC system and the CAAT website. The complexity of some systems and difficulties in searching for information were also noted. In addition, the UAS portal was considered difficult to use for certain user groups, such as farmers or individuals with limited digital proficiency. Some online systems were also reported as not yet supporting fully integrated end-to-end online submission processes, resulting in continued reliance on email-based document submission.

Regarding facilities and amenities, CAAT's premises were generally assessed as clean and orderly; however, limitations were identified in relation to elevator capacity and the availability of parking spaces, which were considered insufficient for the number of service users visiting the premises.

With respect to service time, CAAT was perceived as having clearly defined timelines for each operational process and was generally able to deliver services within the prescribed timeframes. Nevertheless, delays were still observed in certain service stages, such as the rectification of deficiencies, license renewals, or approval processes requiring executive-level signatures.

### 1. ด้านการรับรู้ภาพลักษณ์ และการรู้จัก กพท.

- ควรมีการสื่อสารให้กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน และประชาชนทั่วไปรับทราบถึงภาพลักษณ์ ขององค์กรที่ต้องการให้รับรู้
- สร้างการมีส่วนร่วมกับประชาชนโดยตรงในประเด็นที่เกี่ยวข้อง กับผู้โดยสารและความปลอดภัยการบิน เช่น การรณรงค์ให้ความรู้ ด้านสิทธิผู้โดยสาร ความปลอดภัยการใช้โดรน หรือข้อควรทราบในการเดินทาง เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและสร้างการรับรู้บทบาทของ กพท.

- เปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและจัดซื้อจัดจ้างในประเด็นที่สาธารณะ ให้ความสนใจ เช่น สัญญาจัดซื้อจัดจ้างที่มีมูลค่าสูง ผลประกวดราคา ข้อมูลความคืบหน้าโครงการสำคัญ รายละเอียดการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความโปร่งใสในกระบวนการบริหารจัดการ

### 2. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้และนวัตกรรม

- ปรับปรุงการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้และนวัตกรรม ให้สามารถเข้าใจได้ง่าย ชัดเจน และถูกต้องตรงกัน เช่น ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับการบิน หรือมาตรฐานต่าง ๆ โดยเผยแพร่ ทั้งฉบับภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน

- ควรเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น องค์กรความรู้ที่ได้รับจากการประชุมกับหน่วยงานต่างประเทศหรือระดับสากล ข้อมูล กฎ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน

- การสื่อสารข้อมูลสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควรใช้วิธีการ ที่เข้าถึงได้ง่าย ผ่านช่องทางที่เหมาะสม เช่น การส่งจดหมาย/อีเมล หรือการแจ้งข้อมูลโดยตรงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แทนการประกาศ เฉพาะทางเว็บไซต์ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มเป้าหมายบางส่วนไม่ได้รับทราบข้อมูล หากไม่ได้ติดตามอย่างต่อเนื่อง

- ในการจัดรับฟังความคิดเห็น ควรมีการเผยแพร่รายงาน สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมรับทราบและ เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้ในภายหลัง

- เพิ่มช่องทางการให้ข้อมูลและติดต่อสื่อสาร เช่น ไลน์ออฟฟิเชียล แอ็กเคานต์ ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ และแชทบอท โดยจัดให้มีผู้รับผิดชอบ ช่องทางที่สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งพิจารณาจัดให้มี เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานนอกเวลาทำการเพื่อรองรับกรณีจำเป็นเร่งด่วน

### 3. ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์

- ปรับปรุงเว็บไซต์ให้ใช้งานง่ายด้วยการจัดหมวดหมู่ข้อมูล ให้ชัดเจน เพิ่มระบบสืบค้นที่รองรับคำค้นที่เกี่ยวข้อง อัปเดตข้อมูลให้ครบถ้วน และทันสมัย

- ปรับปรุงระบบ EMPIC ให้มีความเสถียร ใช้งานง่าย พร้อมจัดทำ คู่มือที่เข้าใจง่าย ลดความซ้ำซ้อนในการขอเอกสาร กรณีที่ได้แนบไป ในระบบแล้ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

- ควรพัฒนาระบบ UAS Portal ให้ใช้งานง่าย และรองรับ การใช้งานสำหรับโดรนทุกประเภท

- พัฒนาระบบออนไลน์เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถติดตามสถานะ การดำเนินงานได้เองอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

With regard to staff service quality, interviewees indicated that staff demonstrated responsibility, willingness to provide services, and the ability to communicate information clearly. When issues arose, staff were generally perceived as ready to provide full support. CAAT personnel were commended for their knowledge, competence, and positive attitudes toward service delivery. In particular, younger staff members were viewed as enthusiastic and engaging, with friendly communication styles. However, some interviewees expressed concerns that frequent staff rotation or the assignment of less experienced personnel might affect operational proficiency. In addition, contacting staff outside official working hours, such as for drone-related matters or emergency situations, was considered difficult. It was therefore suggested that CAAT should establish alternative contact channels for urgent or after-hours cases.

Regarding service procedures, interviewees generally viewed CAAT's processes as clear and systematic. Nevertheless, certain challenges remained, including the complexity of some procedures that required coordination across multiple departments, which could result in extended processing times and potential delays. In some cases, feedback and suggestions submitted to CAAT were perceived as not having received adequate responses or being sufficiently incorporated into operational improvements. Furthermore, certain aviation safety standard documents were viewed as outlining principles at a high level, while lacking detailed practical guidance that could be readily applied in practice. It was also noted that warning statements used at the end of some documents to urge corrective actions could be perceived as unfriendly. Interviewees suggested that such wording should be revised to adopt a more collaborative and supportive tone.

Beyond the issues outlined above, interviewees provided additional recommendations to guide the improvement and development of CAAT's operations. They suggested that CAAT should strengthen proactive public communication to enhance public understanding of the organization's roles and missions, particularly in relation to aviation safety, passenger rights, and travel-related information. They also recommended that public communication materials should be made clearer, more concise, and suitable for diverse user groups, in order to improve accessibility and reduce misunderstandings. In addition, CAAT should consider developing an integrated digital platform linking databases across relevant agencies to facilitate information access, enhance operational efficiency, and improve workflow flexibility for both operators and staff.

#### 4. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ

• นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาปรับใช้ในกระบวนการดำเนินงาน เพื่อให้การดำเนินงานมีความรวดเร็วขึ้น เช่น การลงนามในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ การส่งเอกสาร

• ทบทวนและปรับปรุงระยะเวลาการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในคู่มือให้รวดเร็วขึ้นในกรณีที่เป็นเหตุจำเป็นเร่งด่วน

#### 5. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ

• จัดอบรมและถ่ายทอดความรู้ให้เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์น้อย โดยเน้นการสอนงานจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเพิ่มทักษะและความสามารถในการตอบคำถามและแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ

• สร้างระบบถ่ายทอดหรือสอนงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น คู่มือปฏิบัติงาน วิดีโอแนะนำขั้นตอน หรือสื่อเสียงเพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง

• ควรพิจารณาเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ให้สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของผู้รับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วมากขึ้น

• จัดกิจกรรมที่ช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์และความเข้าใจร่วมกันระหว่างพนักงานในแต่ละฝ่าย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อประสานงาน

#### 6. ด้านการให้บริการ

• รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องผ่านช่องทางที่เข้าถึงง่าย ก่อนการประกาศใช้กฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่

• ควรพิจารณาทบทวนและปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการบินในปัจจุบัน รวมทั้งให้สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงานของสนามบินแต่ละประเภท เพื่อให้การกำกับดูแลและการปฏิบัติตามข้อกำหนดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเหมาะสม

• ส่งเสริมการบินทั่วไปด้วยการพัฒนาสนามบินเล็ก ครูสอนด้านการบิน การนำเข้าและประกอบอากาศยาน และปรับปรุงกระบวนการต่อใบอนุญาตให้สะดวกยิ่งขึ้น

• พัฒนาบทบาทของ กพท. ในการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้ยั่งยืนและมีมาตรฐาน

• ส่งเสริมหรือออกแบบกระบวนการทำงานให้มีการบูรณาการระหว่างฝ่ายงาน เพื่อให้การทำงานมีความสะดวกรวดเร็ว และลดภาระให้แก่ผู้รับบริการ

Based on the survey, analysis, and consolidated findings, Tris Corporation Limited proposed the following recommendations aimed at improving and further developing CAAT's operations and enhancing the overall quality of its service delivery:

#### 1. Awareness of CAAT's Image and Recognition

• Clear and consistent communication should be conducted to inform service users, stakeholders in the aviation industry, and the public of the organizational image that is intended to be conveyed, in order to ensure shared understanding and consistent perception.

• Direct public engagement should be strengthened on issues relevant to passengers and aviation safety, such as public awareness campaigns on passenger rights, drone safety, and travel-related travel guidance, to promote a positive organizational image and enhance awareness of CAAT's roles and responsibilities.

• Disclosure of financial and procurement information should be enhanced in relation to matters of public interest, such as high-value procurement contracts, bidding results, progress of key projects, and details of budget utilization, in order to strengthen public confidence and promote transparency in management and administrative processes.

#### 2. Information, News, Knowledge, and Innovation

• Dissemination of information, news, knowledge, and innovation should be improved to ensure clarity, accuracy, and ease of understanding, particularly for information related to aviation laws, rules, regulations, and standards. Such information should be disseminated in both Thai and English to ensure consistent and accurate interpretation.

• The disclosure of information beneficial to the aviation industry should be expanded, including knowledge gained from meetings with foreign or international organizations, as well as relevant regulatory and policy information, in order to support industry development.

• Communication of important information to stakeholders should be conducted through accessible and appropriate channels, such as official letters or emails, or direct notifications to relevant organizations, rather than relying solely on website announcements, which may not reach all target groups in a timely manner.

• Public consultation processes should include the publication of summary reports on consultation outcomes, allowing stakeholders who were unable to attend meetings to remain informed and providing opportunities for additional feedback at a later stage.

• Additional communication and information channels should be established, such as Line official accounts, call centers, and chatbots, with clearly designated responsible personnel to ensure timely responses. Consideration should also be given to assigning staff outside regular working hours to accommodate urgent or necessary cases.

#### 3. Online Services

• Website usability should be improved through clearer categorization of information, enhanced search functions that support relevant keywords, and comprehensive, up-to-date content.

• The EMPIC system should be enhanced to ensure greater stability and ease of use, supported by clear and user-friendly manuals. Redundant document requests should be reduced in cases where documents have already been submitted through the system, in order to improve service efficiency.

• The UAS portal should be further developed to ensure ease of use and to support all categories of drone operations.

• Online systems should be developed to enable service users to independently track the status of applications and processes in a timely and continuous manner.

#### 4. Service Time

• Electronic systems should be further integrated into operational processes to accelerate service delivery, such as the use of electronic signatures and digital document submission.

• Service timelines specified in operational manuals should be reviewed and adjusted to allow for faster processing in urgent or necessary cases.

#### 5. Staff Service Quality

• Training and knowledge transfer should be strengthened for less experienced staff, with an emphasis on on-the-job coaching by subject-matter experts to enhance skills, problem-solving ability, and the quality of responses provided to service users.

• Effective knowledge-sharing mechanisms should be established, such as operational manuals, instructional videos, or audio materials, to support self-learning and consistent service standards among staff.

• Staffing levels should be reviewed and adjusted to align with increasing workloads, in order to improve service capacity, responsiveness, and efficiency.

• Activities that promote interaction and shared understanding among staff across different departments should be organized to enhance coordination and interdepartmental collaboration.

#### 6. Overall Service Quality

• Stakeholder feedback should be gathered through accessible channels prior to the issuance of new laws or regulations, to ensure that relevant perspectives are considered.

• Laws, rules, and regulatory requirements should be periodically reviewed and updated to ensure suitability and alignment with current aviation contexts, as well as with the operational characteristics of different types of airports, in order to enhance regulatory effectiveness and responsiveness to stakeholder needs.

• General aviation activities should be promoted through the development of smaller airports, aviation training personnel, aircraft importation and assembly processes, and more convenient license renewal procedures.

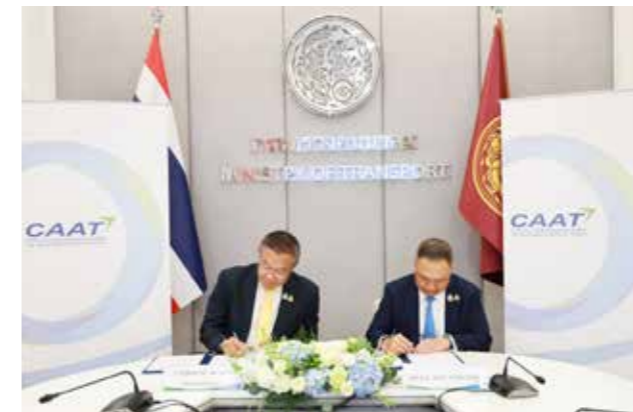
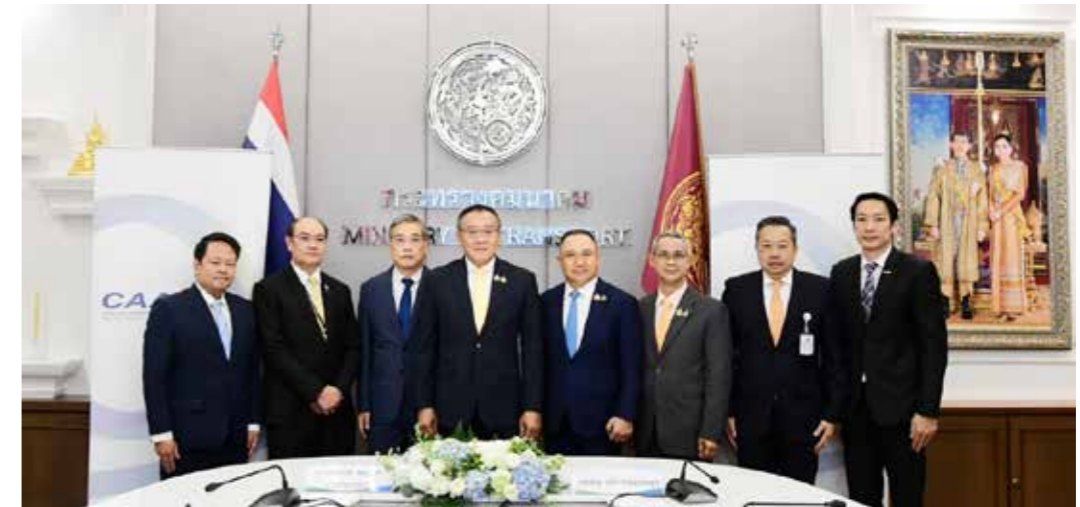
• The role of CAAT in promoting civil aviation activities should be strengthened to support the sustainable development and standardization of the national aviation industry.

• Integrated workflows across departments should be encouraged or designed to streamline processes, improve operational speed, and reduce administrative burdens on service users.

## ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2568 CAAT's Missions and Activities for 2025



## พลอากาศเอก มนิต ชวนะประยูร เข้ารับตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon Becomes Director General of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)



วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2568 พลอากาศเอก มนิต ชวนะประยูร ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เพื่อเข้ารับตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ ห้องประชุมกระทรวงคมนาคม โดยมี นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานกรรมการกำกับฯ คณะกรรมการกำกับฯ และนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ร่วมแสดงความยินดี โดยพลอากาศเอก มนิต ชวนะประยูร เข้ารับตำแหน่งอย่างเป็นทางการในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2568 ถือเป็นผู้อำนวยการคนที่ 4 ของ กพท. นับตั้งแต่ก่อตั้งองค์กรเมื่อปี 2558

สำหรับการสรรหาและคัดเลือกผู้อำนวยการ กพท. ได้มีประกาศเปิดรับสมัครเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 ได้เข้าสัมภาษณ์และแสดงวิสัยทัศน์เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 และต่อมาในวันที่ 24 ธันวาคม 2567 คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีมติเห็นชอบผลการสรรหาให้พลอากาศเอก มนิต ชวนะประยูร ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ กพท. ตามที่อนุกรรมการสรรหาและคัดเลือกผู้อำนวยการฯ เสนอ

On 6 February 2025, at the Ministry of Transport's meeting room, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon officially signed an employment contract to become the next Director General of CAAT. The signing was witnessed by Mr. Chayatan Phromsorn, Permanent Secretary of the Ministry of Transport and Chairman of the Board of Commissioners of CAAT, along with Mr. Suttipong Kongpool, the outgoing Director General. Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon officially started his duties on 17 February 2025, making him the 4<sup>th</sup> Director General since CAAT's establishment in 2015.

The recruitment and selection process for the Director General of CAAT officially began on 8 November 2024. Following this, the interview and a vision statement presentation were conducted on 23 December 2024. On 24 December, the Board of Commissioners passed a resolution approving the appointment of Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon as the new Director General of CAAT, as proposed by the Subcommittee on the Recruitment and Selection of Civil Aviation Authority of Thailand.

## กพท. เดินหน้าส่งเสริมอุตสาหกรรมโดรน เตรียมบูรณาการทุกภาคส่วน ขับเคลื่อนการทดลองใช้ “โดรนขนส่ง”

### CAAT Supports the Drone Industry by Preparing to Integrate All Sectors to Drive “Delivery Drone” Trials



วันที่ 25 เมษายน 2568 พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นำสื่อมวลชนลงพื้นที่ดูระบบนิเวศนวัตกรรมโดรน (Ecosystems) ณ วังจันทร์วิลเลจ จ.ระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่ UAV Regulatory Sandbox ที่เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนได้ทำการทดสอบวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับโดรน

ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จับมือกับภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อจัดทำแผนแม่บท หรือ Drone Master Plan ให้ออกมาเป็น Roadmap สำหรับประเทศไทยที่มีรายละเอียดทั้งด้านนโยบาย กฎหมาย การพัฒนาบุคลากร การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความปลอดภัย ความมั่นคง และการป้องกันสิทธิส่วนบุคคล ครอบคลุม และในปี 2568 กพท. เริ่มทำการรับรองศูนย์ฝึกอบรมและหลักสูตรการฝึกอบรมผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่จะช่วยผลิตบุคลากรที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมโดรน ให้มีความรู้ด้านการบิน กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินโดรน และมีทักษะความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีโดรนอย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ กพท. ยังมีนโยบายการผลักดันให้เกิดการใช้ “โดรนขนส่ง” ในเขตเมือง โดยได้หารือร่วมกับบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชนที่สนใจ เพื่อวางแผนพื้นที่และวิธีการทดสอบการใช้โดรนขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร

ภายในงานสื่อมวลชนยังได้รับชมการสาธิตการใช้โดรนขนส่ง จากบริษัท เอวิลอน โรโบติกส์ จำกัด และรับชมระบบการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) โดย บริษัท เดลวี่ แอโรสเปซ จำกัด ซึ่งเป็นพื้นฐานในการบริหารจัดการห้วงอากาศและการอนุญาตให้ขึ้นบินของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือโดรนในพื้นที่ห้วงอากาศควบคุม Controlled Airspace เพื่อให้การขออนุญาตการบินโดรนเป็นไปได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และถูกต้องตามกฎระเบียบ

On 25 April 2025, the Director General of CAAT, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, led members of the media on a site visit to observe the drone innovation ecosystem at Wangchan Valley in Rayong Province. The site has been designated as a UAV Regulatory Sandbox, an essential platform for all sectors to conduct testing, research, and the development of drone technologies.

Currently, CAAT is collaborating with various sectors to develop a comprehensive Drone Master Plan. This roadmap for Thailand covers all dimensions of policy, legislation, personnel development, infrastructure preparation, safety, security, and privacy protection. Starting in 2025, CAAT has begun certifying training centers and curriculum for remote pilots for unmanned aircraft. This initiative aims to produce potential personnel for the drone industry, ensuring they possess essential knowledge of aviation operations, law, and regulations, as well as the technical skills required to operate drone technology safely.

Furthermore, CAAT is actively promoting the policy for drone delivery in urban areas. To advance this initiative, CAAT has engaged in discussions with National Telecom Public Company Limited (NT), Thailand Post, Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI), relevant agencies, and interested private sectors to strategically plan areas and testing methods for delivery drone operations within Bangkok.

During the event, members of the press witnessed a live demonstration of drone delivery by Aivilon Robotics Company Limited, while Delv Aerospace Company Limited presented the Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM) system. This system serves as the foundational infrastructure for managing airspace and facilitating flight authorizations for drones within controlled airspace. It aims to ensure that drone flight requests are convenient and safe, while remaining compliant with aviation regulations.

## กพท. เผยตัวเลขการขึ้นทะเบียนโดรนเกษตรสูงขึ้นต่อเนื่อง สะท้อนความร่วมมือผู้ใช้งานเพื่อความปลอดภัย

### CAAT Reports Continued Rise in Agricultural Drone Registrations, Reflecting Users' Cooperation for Safety



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เผยตัวเลขการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดรน) เพื่อการเกษตรมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง หลังจาก กพท. ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2567 เป็นต้นไป โดยผู้ใช้งานจะต้องขึ้นทะเบียนเครื่องและผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกับ กพท. ผ่านระบบ UAS Portal

กพท. ได้เปิดใช้งานระบบ UAS Portal สำหรับการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม โดยเฉพาะใช้เพื่อรองรับการอนุญาตอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการเกษตร (โดรนเกษตร) ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่ได้รับการอนุญาตอย่างถูกกฎหมายในประเทศไทย โดยสามารถเริ่มการรับรองโดรนเกษตรในประเทศไทยได้อย่างถูกต้องในปี 2568 ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคมมีการขึ้นทะเบียนโดรนเกษตรน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม จำนวนทั้งสิ้น 10,608 ลำ และมีผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัมเพื่อการเกษตรขึ้นทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 11,618 คน จะเห็นได้ว่า จำนวนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องสำหรับการขึ้นทะเบียนทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว สะท้อนให้เห็นถึงความตระหนักและความร่วมมือของเกษตรกรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการเกษตรในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล

กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนพร้อมเดินหน้านับสนุนการใช้งานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดรน) อย่างถูกต้อง ปลอดภัย และเป็นไปตามกฎหมายควบคู่กับการพัฒนาระบบ UAS Portal ให้สามารถใช้งานได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และตอบโจทย์เกษตรกรทั่วประเทศ

กพท. ขอขอบคุณผู้ใช้งานระบบ UAS Portal ทุกท่านที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการปฏิบัติการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศไทย พร้อมย้ำว่า “โดรนเพื่อการเกษตรทุกลำต้องขึ้นทะเบียนก่อนใช้งาน” เพื่อความปลอดภัย ความมั่นคง และความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินและภาคการเกษตรของไทยต่อไป

CAAT reported steady growth in registration of agricultural unmanned aircraft or drones. This trend follows the Notification of the Ministry of Transport on Criteria and Conditions for the Operation or Launching of Unmanned Aircraft Remotely Piloted from Outside the Aircraft with a Weight Exceeding 25 Kilograms, B.E. 2567 (2024), which became effective on 1 September 2024. Under these regulations, operators are required to register both the aircraft and the remote pilot with CAAT through the UAS Portal system.

CAAT has launched the UAS Portal for the registration of unmanned aircraft and remote pilots specifically those operating aircraft weighing over 25 kilograms. This supports the legal authorization of agricultural drones that were previously not legally permitted in Thailand. The official certification of agricultural drones nationwide commenced in 2025. Between January and December of the year, a total of 10,608 agricultural drones weighing over 25 kilograms were registered, and in the same category 11,618 remote pilots were certified. This rapid and continuous increase in registrations for both categories reflects the high level of awareness and cooperation of farmers and operators within the agricultural drone industry in complying with relevant regulations, thereby ensuring that flight operations remain safe and aligned with international aviation standards.

As the civil aviation regulator, CAAT is committed to supporting the proper, safe, and compliant operation of drones. This commitment is coupled with the enhancement of the UAS Portal, ensuring the system remains user-friendly and fully responsive to the needs of farmers across the country.

CAAT expresses its appreciation to all UAS Portal users for complying with aviation regulations and contributing to the enhancement of Thailand's safety standards for unmanned aircraft operations. It also restates that all agricultural drones must be registered before operation to ensure the safety, security, and long-term sustainability of the aviation industry and the Thai agricultural sector.

## กพท. ร่วมเวที High-Level Aviation Week ที่สิงคโปร์ เดินหน้าขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ AAM และการพัฒนาบุคลากรการบินสู่ระดับภูมิภาค

### CAAT Participates in High-Level Aviation Week in Singapore, Driving Forward AAM Strategy and Regional Aviation Workforce Development



พลอากาศเอก มณฑล ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้าร่วมงาน High-Level Aviation Week ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2568 ณ ประเทศสิงคโปร์ โดยมีผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนและภาคอุตสาหกรรมการบินจากทั่วโลกเข้าร่วม การประชุมนี้ประกอบด้วยการประชุมสำคัญต่าง ๆ เช่น

- Global Aviation and Maritime Symposium
- Asia-Pacific Advanced Air Mobility (AAM) Reference Materials Launch and Roundtable
- Roundtable on Advancing Sustainable Aviation
- 3<sup>rd</sup> Asia Pacific Summit for Aviation Safety (AP-SAS)
- ICAO Asia Pacific Regional Training Symposium

ในโอกาสนี้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รับเกียรติเป็นผู้บรรยายในงาน Asia-Pacific Advanced Air Mobility (AAM) Reference Materials Launch and Roundtable เพื่อแบ่งปันแนวทาง “Blueprint for AAM & UAS Strategy in Thailand” ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ในการเตรียมความพร้อมด้าน AAM และ UAS ของประเทศไทย

นอกจากนี้ในวันที่ 16 กรกฎาคม 2568 ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังได้ร่วมขึ้นเวที High-Level Panel 2 หัวข้อ “Nurturing the Next Generation of Aviation Professionals – Strategy and Policies” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประชุม ICAO Asia Pacific Regional Training Symposium เพื่อร่วมอภิปรายแนวนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในอุตสาหกรรมการบินในอนาคต



Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, participated in the High-Level Aviation Week held in Singapore from 14–17 July 2025. The event brought together senior executives and key stakeholders from global civil aviation authorities and the aviation industry. The week-long program featured a series of high-profile meetings and discussions, including:

- Global Aviation and Maritime Symposium
- Asia-Pacific Advanced Air Mobility (AAM) Reference Materials Launch and Roundtable
- Roundtable on Advancing Sustainable Aviation
- 3<sup>rd</sup> Asia-Pacific Summit for Aviation Safety (AP-SAS)
- ICAO Asia-Pacific Regional Training Symposium

On this occasion, the Director General of CAAT was invited as a distinguished speaker at the Asia-Pacific AAM Roundtable, where he presented “Blueprint for AAM & UAS Strategy in Thailand” – a strategic framework guiding Thailand’s readiness in Advanced Air Mobility (AAM) and Unmanned Aircraft Systems (UAS).

Furthermore, on 16 July 2025, the Director General joined the High-Level Panel 2 under the theme “Nurturing the Next Generation of Aviation Professionals – Strategy and Policies” as part of the ICAO Asia-Pacific Regional Training Symposium, where he shared insights and perspectives on human capital development for the future of aviation in the region.

## กพท. ให้การต้อนรับคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ร่วมหารือแลกเปลี่ยนความเห็น มุ่งยกระดับความมั่นคง-ความยั่งยืนด้านการคมนาคมทางอากาศ

### CAAT Welcomes the Senate Standing Committee on Transport to Discuss Air Transport Security and Sustainability



วันที่ 13 มิถุนายน 2568 พลอากาศเอก มณฑล ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมคณะผู้บริหารให้การต้อนรับนายวุฒิชัย ทัฬหยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา และคณะกรรมการฯ ณ ห้องประชุมมอนทรีออล สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในโอกาสประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกัน

ในที่ประชุม กพท. ได้บรรยายสรุปให้คณะกรรมการฯ รับทราบถึงประวัติความเป็นมา ภารกิจและบทบาทตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา รวมถึงแผนยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศไทยในระยะยาว โดยเน้นย้ำความสำคัญของการกำกับดูแลแบบเชิงรุก และการยกระดับมาตรฐานด้านการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินและความต้องการของภาคประชาชนและภาคธุรกิจในอนาคต การหารือยังเปิดโอกาสให้คณะกรรมการฯ แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายระดับชาติด้านคมนาคมทางอากาศ ซึ่งสะท้อนถึงความร่วมมือระหว่างฝ่ายนิติบัญญัติ กับฝ่ายกำกับดูแลที่มีเป้าหมายร่วมกันในการยกระดับความมั่นคง ความปลอดภัย และความยั่งยืนของระบบคมนาคมทางอากาศไทยให้ทัดเทียมนานาชาติ

การประชุมครั้งนี้ถือเป็นเวทีสำคัญที่สะท้อนบทบาทของ กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยที่มีภารกิจหลักในการกำหนดมาตรฐาน กำกับดูแล และส่งเสริมการพัฒนา ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และคุณภาพการให้บริการในอุตสาหกรรมการบิน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสนับสนุนเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาค (Aviation Hub) ตามนโยบายของรัฐบาล

On 13 June 2025, the Director General of CAAT, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, together with CAAT executives, welcomed Mr. Wuthichart Kalyanamitra, Chairman of the Senate Standing Committee on Transportation, and committee members at the Montreal Meeting Room, CAAT Headquarters, for a high-level discussion and exchange views.

At the meeting, CAAT briefed the committee on its background, legal mandates, roles under relevant legislation, and its past performance. The presentation also highlighted CAAT’s long-term strategic plans and civil aviation development roadmap for Thailand. Emphasis was also placed on the importance of proactive oversight and the continuous elevation of aviation standards to support the future growth of the aviation industry and meet the evolving needs of the public and business sectors. This session also allowed the committee members to exchange valuable insights and provide recommendations for shaping national air transport policies. The discussion reflected a strong collaboration between the legislative and regulatory bodies, with a shared a common goal of enhancing the security, safety, and sustainability of Thailand’s air transport system to be congruent with international standards.

This meeting served as an important platform reflecting CAAT’s role as the national civil aviation regulator. Its core mandate encompasses standard-setting, oversight, and the promotion of safety, security, and service quality development within the aviation industry. These efforts ensure full compliance with international standards and support the government’s policy to establish Thailand’s position as a premier regional aviation hub.

## กพท. จัดการประชุมความร่วมมือด้านการบินไทย-สิงคโปร์ ครั้งที่ 7 ร่วมขับเคลื่อนมาตรฐานการบินระดับภูมิภาค

### CAAT Holds the 7<sup>th</sup> Singapore–Thailand Dialogue on Aviation Cooperation for Regional Aviation Standards Advancement



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมความร่วมมือด้านการบินระหว่างประเทศไทยและสิงคโปร์ (Singapore-Thailand Dialogue on Aviation Cooperation) ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 4-5 มิถุนายน 2568 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยการประชุมครั้งนี้จัดขึ้นภายใต้กรอบบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) ที่ทั้งสองประเทศได้ร่วมลงนามเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการบินอย่างต่อเนื่องในระดับทวิภาคี

โดยในการเปิดประชุม พลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ Mr. Han Kok Juan ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสิงคโปร์ (CAAS) ได้ร่วมแสดงวิสัยทัศน์และตอกย้ำความมุ่งมั่นในการยกระดับมาตรฐานการบินให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยมีผู้แทนจากทั้งสองหน่วยงาน รวมถึงบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เข้าร่วมประชุม

สำหรับการประชุมในครั้งนี้ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่

- กลุ่มความร่วมมือด้านความปลอดภัยในการบิน (Aviation Safety Working Group)
- กลุ่มด้านการรักษาความปลอดภัย (Aviation Security Working Group)
- กลุ่มด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Working Group)
- กลุ่มบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Working Group)
- กลุ่มพัฒนาระบบอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Working Group)

การหารือในแต่ละกลุ่มเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ และแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงในการบิน การบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับอย่างยั่งยืน

การประชุมความร่วมมือครั้งนี้ สะท้อนบทบาทสำคัญของ กพท. ในการเป็นกลไกขับเคลื่อนความร่วมมือด้านการบินระดับภูมิภาค ตอกย้ำความเป็นพันธมิตรที่แน่นแฟ้นระหว่างไทยและสิงคโปร์ พร้อมเดินทางไปสู่การยกระดับอุตสาหกรรมการบินให้เติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคตร่วมกัน

CAAT hosted the 7<sup>th</sup> Singapore–Thailand Dialogue on Aviation Cooperation held from 4–5 June 2025 in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province. The meeting was convened under the Memorandum of Cooperation (MOC) framework established by both countries to promote continuous bilateral cooperation in aviation.

At the opening session, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, and Mr. Han Kok Juan, Director General of the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS), shared their visions and reaffirmed their commitment to enhancing aviation standards in congruence with regional and global transitions. The meeting was attended by representatives from both authorities as well as delegates from Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI).

There were five core working groups:

- Aviation Safety Working Group
- Aviation Security Working Group
- Air Transport Working Group
- Air Traffic Management Working Group
- Unmanned Aircraft System Working Group

Discussion in each working group focused on information sharing, knowledge exchange, and best practices to bolster cooperation across various domains. Key areas included enhancement of aviation safety and security, the implementation of efficient air traffic management, and the sustainable advancement of unmanned aircraft technology.

This cooperative dialogue underscored CAAT's core role as a primary driver of regional aviation collaboration. It further reaffirmed the robust partnership between Thailand and Singapore as they move forward together to drive the aviation industry towards a sustainable and prosperous future.

## กพท. จับมือ DGAC France ลงนามภาคผนวกฉบับที่ 9 ขยายความร่วมมือด้านวิชาการ

### CAAT and the DGAC France Sign Annex 9 to Expand Technical Cooperation in Aviation Safety



วันที่ 17 มิถุนายน 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส (DGAC France) ได้ลงนามในภาคผนวกฉบับที่ 9 (Annex 9) ต่อบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางวิชาการ (MOU on Technical Cooperation) อย่างเป็นทางการ ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส เพื่อยกระดับความร่วมมือด้านความปลอดภัยการบินและเป็นการยืนยันความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินของทั้งสองประเทศ

โดยมีพลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและ Mr. Damien Cazé ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส (Director General of the French Civil Aviation Authority) ร่วมลงนามในภาคผนวกฉบับใหม่ซึ่งมุ่งเน้นความร่วมมือใน 3 ด้านสำคัญ ได้แก่

- แผนนิรภัยการบินแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP)
- องค์กรและการฝึกอบรม (Organization and Training)
- ความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness: AIR) การปฏิบัติการการบิน (Flight Operations: OPS) และการออกใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ (Personnel Licensing: PEL)

ภาคผนวกฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทแอร์บัส (Airbus) และเป็นการขยายระยะเวลาความร่วมมือจากภาคผนวกเดิมที่ลงนามเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2566 ออกไปอีก 2 ปี

On 17 June 2025, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) and the French Civil Aviation Authority (DGAC France) officially signed Annex 9 to the Memorandum of Understanding (MOU) on Technical Cooperation in Paris, France. This agreement aims to further elevate aviation safety standards and reaffirms the close partnership between the civil aviation regulators of both countries.

The ceremony was presided over by Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, and Mr. Damien Cazé, Director General of the French Civil Aviation Authority who together signed the new Annex for cooperation in the following three key areas:

- State Safety Programme (SSP)
- Organization and Training
- Airworthiness (AIR), Flight Operations (OPS), and Personnel Licensing (PEL)

The Annex is supported by Airbus and extends the duration of the existing cooperation agreement that was signed on 11 May 2023 for an additional two years.

**ครบรอบ 10 ปี กพท. “ทศวรรษแห่งความภาคภูมิใจ” ก้าวสู่นาคตการบินของไทยที่ปลอดภัย ยั่งยืน และเป็นศูนย์กลางการบิน**  
**The 10<sup>th</sup> Anniversary of CAAT: A Decade of Pride in Advancing Thai Aviation Towards Achieving a Sustainable and Secure Aviation Hub**



วันที่ 10 ตุลาคม 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดงานครบรอบ 10 ปีการก่อตั้ง ภายใต้แนวคิด “A Decade of Pride in Elevating Thai Aviation Towards a Sustainable Future – ทศวรรษแห่งความภาคภูมิใจยกระดับการบินของไทย สู่นาคตอย่างมั่นคง” โดยมีพลอากาศเอก มนัท ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กล่าวปาฐกถาพิเศษ สะท้อนเส้นทางแห่งความท้าทายและความสำเร็จขององค์กรในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา พร้อมกำหนดทิศทางใหม่เพื่อยกระดับมาตรฐานการบินไทยในอนาคต นอกจากนี้ภายในงานยังมีเวทีเสวนา “Proud Partners in Flight: A Decade with CAAT and Beyond” ที่เป็นเวทีให้หน่วยงานด้านการบิน ทั้งสนามบิน สายการบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ และสถาบันฝึกอบรม ได้มาร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานร่วมกับ กพท. ในการขับเคลื่อนยกระดับการบินของไทยตลอดทศวรรษที่ผ่านมา

On 10 October 2025, CAAT celebrated its 10<sup>th</sup> anniversary under the theme of “A Decade of Pride in Elevating Thai Aviation Towards a Sustainable Future”. Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, delivered a keynote address on challenges and triumphs over the past decade, while setting new directions to further elevate Thailand’s future aviation standards. The event was highlighted by a panel discussion entitled “Proud Partners in Flight: A Decade with CAAT and Beyond”. This forum brought together key aviation stakeholders including airports, airlines, air navigation service providers, and training institutions who shared their collaborative experiences with CAAT in advancing Thai aviation over the past 10 years.

**กพท. และ Boeing จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ Cape Town Convention**  
**CAAT and Boeing Host Cape Town Convention Workshop**



วันที่ 25 มีนาคม 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และบริษัท Boeing ร่วมกันจัดประชุมเชิงปฏิบัติการว่าด้วย “อนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่” หรือ “Cape Town Convention” เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีเป้าหมายเสริมสร้างกรอบกฎหมายสำหรับการจัดหาเงินทุนและการเช่าเครื่องบิน โดยมีนายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ และนายจรพัฒน์ มากกลิ่น รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง หน่วยงานด้านยุติธรรม สายการบิน และสถาบันทางการเงิน เข้าร่วมประชุมแลกเปลี่ยนความเห็นในเรื่องดังกล่าว

ทั้งนี้ ประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาว่าด้วยผลประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่ โดย กพท. จะดำเนินการเก็บข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ศึกษาในรายละเอียด เพื่อกำหนดแนวทางและทำที่ของประเทศไทยต่อไป

On 25 March 2025, CAAT and Boeing jointly organized a workshop on the Cape Town Convention, formally known as the Convention on International Interests in Mobile Equipment. The objective of the workshop was to enhance understanding of the Convention, which aims to strengthen the legal framework for aircraft financing and leasing. The event was attended by Mr. Sarun Benjanirat and Mr. Kajonpat Maklin, Deputy Directors General of CAAT, along with representatives from relevant agencies and stakeholders, including the Ministry of Transport, the Ministry of Finance, judicial authorities, airlines, and financial institutions. Participants had the opportunity to exchange views on the subject.

Thailand has not yet ratified the Cape Town Convention. However, CAAT will continue gathering inputs from stakeholders and conducting further studies to determine the country’s position on the Convention.

## กพท. ร่วมต้อนรับเที่ยวบินปฐมฤกษ์ United Airlines เส้นทางลอสแอนเจลิส-กรุงเทพฯ สะท้อนความเชื่อมั่นต่อมาตรฐาน การบินของไทยหลังกลับคืนสู่ Category 1 ของ FAA CAAT Celebrates the Return of United Airlines' Los Angeles–Bangkok Service, Reaffirming Confidence in Thailand Following FAA Category 1 Reinstatement



วันที่ 26 ตุลาคม 2568 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดย นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน เข้าร่วมพิธีต้อนรับเที่ยวบินปฐมฤกษ์ UA820 เส้นทางลอสแอนเจลิส-กรุงเทพฯ ของสายการบิน United Airlines สายการบินสัญชาติสหรัฐอเมริกา ที่กลับมาเปิดให้บริการสู่ประเทศไทยอีกครั้งในรอบกว่า 11 ปี ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การกลับมาของเที่ยวบินดังกล่าวสะท้อนถึงความเชื่อมั่นของสายการบินและหน่วยงานการบินระหว่างประเทศต่อมาตรฐานความปลอดภัยของไทย ภายหลังจากที่ประเทศไทยได้รับการยืนยันจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) ว่ามีมาตรฐานด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินอยู่ในระดับ Category 1 ซึ่งทำให้สายการบินของไทยสามารถทำการบินเข้าสู่สหรัฐอเมริกาได้ และเปิดโอกาสให้สายการบินต่างชาติเชื่อมั่นในการดำเนินการภายใต้ระบบการกำกับดูแลของ CAAT มากยิ่งขึ้น

เที่ยวบิน UA820 เส้นทางลอสแอนเจลิส-กรุงเทพฯ ออกเดินทางจากท่าอากาศยานนานาชาติลอสแอนเจลิส ด้วยเครื่องบินความจุ 257 ที่นั่ง ก่อนแวะพักที่ฮ่องกง และเดินทางถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงสายของวันที่ 26 ตุลาคม 2568 โดยได้รับการต้อนรับอย่างอบอุ่นจากผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว เช่น นายโรเบิร์ต เอฟ. โกเดค เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย นางสาววาปนีย์ เกียรติไพบูลย์ ผู้อำนวยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) Mr. Marcel Fuchs ผู้บริหารระดับสูงสายการบิน United Airlines บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมพิธีอุ้มวงน้ำ (Water Salute) เพื่อเฉลิมฉลองการกลับมาของสายการบินสัญชาติอเมริกันรายแรกในรอบกว่า 11 ปี

เส้นทางบินดังกล่าวจะเปิดให้บริการประจำทุกวัน (Daily Flight) ทั้งขาไปและขากลับ ระหว่างกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส โดยมีจุดแวะพักที่ฮ่องกง ซึ่งนอกจากจะช่วยเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกาแล้ว ยังเป็นสัญลักษณ์ของการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวไทยอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้ความร่วมมือของทุกภาคส่วน



On 26 October 2025, Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of CAAT, attended the inaugural arrival ceremony of flight UA820 on the Los Angeles–Bangkok route of United Airlines. This landmark arrival at Suvarnabhumi Airport marked the official return of the United States carrier' services to Thailand after a hiatus of more than 11 years.

The resumption of these flights demonstrates the strong confidence of airlines and international aviation authorities in Thailand's aviation safety standards, underscoring the official confirmation from the Federal Aviation Administration (FAA) that Thailand meets Category 1 status. Achieving this rating enables Thai airlines to operate flights to the United States and further bolsters the confidence of foreign carriers operating under CAAT's oversight.

Flight UA820, a 257-seat aircraft, departed from Los Angeles International Airport (LAX). After a scheduled stopover in Hong Kong, the flight arrived at Suvarnabhumi Airport on the morning of 26 October 2025. The arrival was met with a warm welcome from high-level executives across the public and private sectors in the aviation and tourism industries. Distinguished guests in attendance included H.E. Robert F. Godec, the U.S. Ambassador to Thailand; Ms. Thapanee Kiatphaibool, Governor of the Tourism Authority of Thailand (TAT); Mr. Marcel Fuchs, Senior Executive of United Airlines; and representatives from the Airports of Thailand Public Company Limited (AOT) and related agencies. A ceremonial water-cannon salute was also performed to honor the historic return of the first U.S. carrier to Thailand in over 11 years.

The service will operate on a daily basis for both inbound and outbound flights between Bangkok and Los Angeles, with a stopover in Hong Kong. Beyond enhancing connectivity between Thailand and the United States, this new route symbolizes the recovery of Thailand's aviation and tourism industries made possible by the collaboration of all sectors.

## กพท. และหน่วยงานด้านการบินของไทย ร่วมหารือทิศทางการบินเอเชียแปซิฟิก ในเวที DGCA/60 เสริมบทบาทไทยบนเวทีสากล CAAT and Thai Aviation Authorities Reinforce Thailand's Role in Asia-Pacific Aviation at the DGCA/60 Conference



พลอากาศเอก มนัฑ ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะผู้แทนจากหน่วยงานด้านการบินของไทย ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมประชุมระดับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ครั้งที่ 60 (60<sup>th</sup> Directors General of Civil Aviation, Asia and Pacific Region: DGCA/60) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 28 กรกฎาคม-1 สิงหาคม 2568 ณ เมืองเซนได ประเทศญี่ปุ่น

การประชุม DGCA/60 ปีนี้ จัดขึ้นภายใต้หัวข้อ "The Sustainable Skies of the Asia-Pacific Region: Towards Increased Economic Prosperity and Social Well-being by Air Transportation of People and Goods in the Region" โดยมุ่งเน้นการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคให้เติบโตอย่างยั่งยืน ควบคู่กับการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้แก่ประชาชนผ่านระบบขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ

นับเป็นอีกหนึ่งเวทีสำคัญที่ประเทศไทยได้แสดงบทบาทเชิงรุกในการร่วมกำหนดทิศทางพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาค โดยในโอกาสนี้ พลอากาศเอก มนัฑ ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รับเกียรติให้ทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการ (Moderator) ในช่วงการนำเสนอรายงานหัวข้อที่ 10 "วาระอื่น ๆ" (Other Business) ซึ่งเป็นช่วงสำคัญก่อนปิดการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกเสนอข้อคิดเห็นหรือประเด็นเพิ่มเติมสำหรับการประชุมครั้งถัดไป และพิจารณาข้อปฏิบัติที่ได้จากการประชุมในครั้งนี้ เพื่อให้รัฐ/เขตการปกครองนำไปปฏิบัติต่อไป

การมีส่วนร่วมของไทยในเวที DGCA/60 ครั้งนี้ สะท้อนถึงความพร้อมของหน่วยงานด้านการบินของไทยในการก้าวสู่การเป็นผู้นำร่วมด้านมาตรฐานความปลอดภัย และการพัฒนาการบินพลเรือนในระดับภูมิภาค พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันวางรากฐานของการบินแห่งอนาคตที่ปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเข้าถึงได้สำหรับทุกคน

The Director General of CAAT, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, headed a high-level Thai aviation authorities delegation to the 60<sup>th</sup> Directors General of Civil Aviation, Asia and Pacific Region (DGCA/60) conference held from 28 July to 1 August 2025 in Sendai, Japan. The delegation included representatives from the Ministry of Transport, the Department of Airports (DOA), the Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI), the Civil Aviation Training Center (CATC), Airports of Thailand Public Company Limited (AOT), and Thai Airways International Public Company Limited.

This 2025 DGCA/60 was held under the theme: "The Sustainable Skies of the Asia-Pacific Region: Towards Increased Economic Prosperity and Social Well-being by Air Transportation of People and Goods in the Region". The discussions focused on driving the region's aviation industry towards sustainability while enhancing the quality of life for citizens through highly efficient air transportation systems.

The conference allowed Thailand to take a proactive role in shaping the development direction of the region's aviation industry. On this occasion, the Director General was honored by being appointed the moderator for Agenda 10 "other business". This critical session, held before the closing session of the conference, provided Member States with the opportunity to propose additional insights and issues for future meetings and to deliberate on the outcomes of the current session for implementation by states and administrations.

Thailand's participation at the DGCA/60 conference reflects the strength of its aviation authorities as co-leaders in safety standards and civil aviation development within the region. It also reinforces international cooperation to build the foundations of a future aviation system that is safe, sustainable, and accessible to all.

## กพท. รับรอง ม.นราธิวาสราชนครินทร์ เป็นสถาบันฝึกอบรม นายช่างภาคพื้นดินแห่งแรกในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนใต้

### CAAT Certifies Princess of Naradhiwas University (PNU) as the First Maintenance Training Organization in Thailand's Southern Border Provinces



On 18 July 2025, Air Chief Marshal Manat Chavanaprayoon, Director General of CAAT, and the Personnel Licensing Department (PEL) conferred an Aircraft Maintenance Training Organisation Approval Certificate upon Princess of Naradhiwas University (PNU). The achievement was attributable to the collaboration between PNU's Faculty of Engineering and Narathiwat Technical College's Aircraft Technician program. Notably, the PNU is the first institution in the three southern border provinces and the second in Thailand to be certified under the Thailand Civil Aviation Regulation – Personnel Licensing Part Approved Aircraft Maintenance Training Organisation (TCAR PEL Part – 147) regulations, in accordance with the new CAAT legal framework.

This certification covers the B1.1 Aeroplanes Turbine basic course. Under the TCAR PEL Part – 66 regulations, anyone wishing to obtain Category B1.1 Aircraft Maintenance Training Organisation Approval Certificate must graduate from a course and institution officially certified by CAAT to meet the qualifications for applying for a license from CAAT.

This certification reflects the steadfast commitment of CAAT to promote aircraft maintenance training standards in congruence with the needs of the national and regional aviation industries. It also creates opportunities for youth in the southern border provinces to access high-potential aviation careers for the future development of Thailand's aviation industry.

วันที่ 18 กรกฎาคม 2568 พลอากาศเอก มณฑล ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL) ได้มอบใบรับรองสถาบันฝึกอบรม นายช่างภาคพื้นดินให้แก่ มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ (มนร.) โดยเป็นความร่วมมือระหว่างคณะวิศวกรรมศาสตร์ มนร. และวิทยาลัยเทคนิคนราธิวาส สาขาช่างเทคนิคอากาศยาน นับเป็นสถาบันแห่งแรกในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ และเป็นแห่งที่สองของประเทศไทยที่ได้รับการรับรองตามข้อกำหนด TCAR PEL Part – 147 ภายใต้กฎหมายใหม่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การรับรองครั้งนี้ครอบคลุมหลักสูตร B1.1 Aeroplanes Turbine ซึ่งเป็นหลักสูตรพื้นฐาน (Basic Course) สำหรับผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นายช่างภาคพื้นดินประเภท B1.1 ตามข้อกำหนด TCAR PEL Part – 66 ต้องสำเร็จจากหลักสูตรและสถาบันที่ กพท. รับรอง จึงจะมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดในการยื่นขอใบอนุญาตจาก กพท.

การรับรองนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ กพท. ในการส่งเสริมมาตรฐานหลักสูตรการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบินในระดับประเทศและภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นโอกาสให้เยาวชนในพื้นที่ชายแดนใต้ได้เข้าถึงอาชีพด้านการบินที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง และเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในอนาคต

## ข้อมูลการติดต่อ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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 10900  
Tel: 0 2568 8800 Email: info@caat.or.th

ข้อมูลติดต่อส่วนงานภายใน Department	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
ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR)	0 2568 8841	air@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน 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
ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ 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
ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ 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 Management Department (AIM)	0 2568 8800 ต่อ 2101 0 2568 8800 ext. 2101	aim@caat.or.th
กองบริหารทุนมนุษย์ Human Capital Management Division (HM)	0 2568 8849	hcd_hm@caat.or.th
กองสื่อสารองค์กร Corporate Communications Division (CM)	0 2568 8803	sco_cm@caat.or.th
กองอนุญาตการบิน Flight Permit Division (FP)	0 2568 8815	and_fp@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน Aeromedical Standards 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
ขัณฑ์ทะเบียนโดรนและขออนุญาตทำการบินโดรน Drone Registration and Permission	0 2568 8851	uasportal.caat.or.th
ออกใบอนุญาตชำระค่าบริการ Permission for Service Fee Payment	0 2568 8810 0 2568 8811	
กองคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการ Customer Right Protection Division	0 2568 8800 ต่อ 1308 0 2568 8800 ext. 1308	erd_cp@caat.or.th



**สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย**

222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900  
โทร. 0 2568 8800 โทรสาร 0 2568 8844

**The Civil Aviation Authority of Thailand**

222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900  
Tel. 0 2568 8800 Fax. 0 2568 8844



[www.caat.or.th](http://www.caat.or.th)