

CAAT

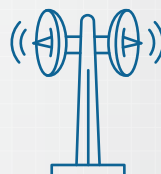
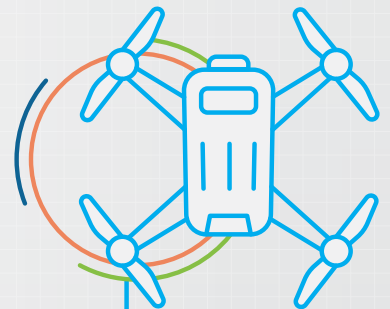
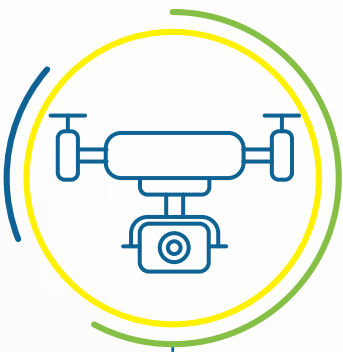
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานประจำปี

2566

ANNUAL REPORT 2023

To Infinity and Beyond





สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

วิสัยทัศน์

Vision

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน
Standards towards Sustainability



มิติด้านประสิทธิผล :
การเป็นมาตรฐานสากล
Effectiveness:
Achieving
global standards



มิติด้านประสิทธิผล :
การเพิ่มขีดความสามารถ
ของประเทศ
Effectiveness:
Increasing national
competitive edge



มาตรฐานสู่ความยั่งยืน
Standards towards
Sustainability

มิติด้านคุณภาพ
การบริการ
Service quality




มิติด้านประสิทธิภาพ
และการพัฒนาองค์กร
Organizational
efficiency and
development





พันธกิจ Mission


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

ยุทธศาสตร์ Strategies

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

สารบัญ

CONTENTS

1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์
Vision, Mission, and Strategies 

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


6 คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Board of Commissioners 

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


18 ประวัติความเป็นมาสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand 

20 ผู้บริหารระดับสูงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Top Executives 

34 โครงการ กพท. ที่ดำเนินการในปี 2566
CAAT's Achievements in 2023 

46 โครงการ/งาน ประจำปี 2567 (รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2566)
Projects/Work to Be Carried Out in 2024 (including ongoing projects from previous years) 

52 ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2566
Missions and Achievements in 2023 

52 ด้าน Safety & Security
Safety and Security 

74 ด้าน Economics
Economics 

96 ด้าน Support
Supporting Work 





ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน **104**
Aviation Industry Information



รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ **112**
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2566
Audit Committee Performance Report for 2023



งบการเงิน ประจำปี 2566 **116**
2023 Financial Statements



ผลสำรวจความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. **142**
และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรม ประจำปี 2566
The Results of the Survey on People's and Entrepreneurs' Satisfaction with CAAT's Performance
and Dissemination of Information, Knowledge, and Innovations in 2023



การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ **158**
Integrity and Transparency Assessment (ITA)



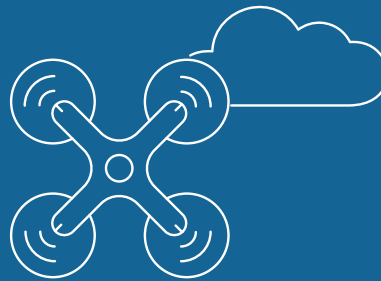
การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย **164**
Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand and Subcommittees in 2023



ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. ประจำปี 2566 **170**
CAAT's Missions and Activities for 2023



ข้อมูลการติดต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย **177**
Contacts



สารประธานกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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



นายชัยธรรม พรหมศร

ปลัดกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการกำกับ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Chayatan Phromsorn

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

ปี 2566 เป็นปีเริ่มต้นการฟื้นตัวภาคการบินของประเทศ และเป็นที่น่าดีใจว่าอุตสาหกรรมการบินและระบบเศรษฐกิจของประเทศฟื้นตัวหลังสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ได้อย่างรวดเร็ว สังเกตได้จากปริมาณผู้โดยสารต่างประเทศเดินทางเข้าออกของไทยในปี 2566 มีจำนวนถึง 60.74 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ที่มีปริมาณผู้โดยสารรวมเพียง 24.3 ล้านคน ปัจจุบันเทียบได้เป็นร้อยละ 68.4 ของปี 2562 ก่อน COVID-19 ซึ่งพวกเราชาวสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ตามบทบาทภารกิจในการกำกับดูแลและส่งเสริมให้ระบบอุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐาน มีความปลอดภัย และมีราคาที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถรองรับนโยบายด้านการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลได้เป็นอย่างดี ทั้งนโยบาย VISA Free และการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าอากาศยานทุกแห่ง โดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผมและกรรมการกำกับทุกท่าน ได้เห็นถึงความตั้งใจ ความวิริยะอุตสาหะของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกคนที่ร่วมกันผลักดันประเทศไทยให้สามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว แต่ภารกิจยังไม่จบ จากนี้ยังมีภารกิจอีกมากที่เจ้าหน้าที่ กพท. ทุกคนต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานเตรียมการรองรับภารกิจที่มากขึ้น

ปี 2567 จะเป็นอีกปีที่น่าตื่นตาตื่นใจสำหรับพวกเราทุกคน พวกเรามีสำนักงานใหม่ที่ทันสมัย มีผู้บริหารท่านใหม่ ๆ เข้ามาเสริม และจะมีภารกิจใหม่ ๆ ที่ท้าทายให้ กพท. ก้าวเดินไปข้างหน้าพร้อมกับอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน ในการนี้ กพท. จะต้องเป็นองค์กรหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศทั้งระบบ ให้สามารถกลับมาให้บริการได้เต็มประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ซึ่งภารกิจสำคัญที่พวกเราจะต้องตระหนักและให้ความสำคัญตลอดช่วงปี 2567 มีหลายมิติด้วยกัน มิติแรก คือ การยกระดับมาตรฐานของประเทศ ซึ่งมีภารกิจสำคัญ 2 ประการ คือ การให้ประเทศไทยกลับเข้าสู่ Federal Aviation Agency Category I ของสหรัฐอเมริกาให้ได้ภายใน ปี 2567 และการเตรียมความพร้อมการตรวจ Full Audit จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในช่วงปลายปี 2567 มิติที่สอง คือ การยกระดับการกำกับดูแลราคาโดยเสรีให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น มิติที่สาม คือ การส่งเสริมเส้นทางการบินเชื่อมเมืองรองตามนโยบายส่งเสริมเมืองรองและ Soft Power ของรัฐบาล และมิติที่สี่ คือ การเร่งกำหนดมาตรฐานรองรับอุปกรณ์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ให้สามารถนำมาให้บริการประชาชนในสนามบินได้โดยเร็ว นอกจากนี้ ยังต้องมีการเตรียมการรองรับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งสู่วิสัยทัศน์ในการเร่งรัดพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยมีแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาทั้งทางอากาศและการเดินทางเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน มุ่งสู่ Aviation Hub ที่เป็นมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารสนามบินเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และการยกระดับท่าอากาศยานรองเพื่อให้ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และการบริหารจัดการอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งความท้าทายทั้งหมดนี้จะสำเร็จขึ้นได้ ต้องอาศัยการร่วมแรงร่วมใจของพวกเราชาว กพท. ทั้งหมด โดยอาศัยการทำงานที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานตามวิสัยทัศน์ “Standard Assurer” ที่พวกเราได้ร่วมกันกำหนดขึ้นมา

สุดท้ายนี้ ผม และคณะกรรมการกำกับฯ ทุกท่าน มีความเชื่อมั่นว่าหากผู้บริหารและบุคลากรของ กพท. ทุกคน ทุ่มเทปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถแล้ว จะสามารถร่วมกันขับเคลื่อนให้ กพท. ปฏิบัติภารกิจที่ท้าทายในช่วงเวลานี้ให้ผ่านไปได้อย่างดี โดยคณะกรรมการกำกับฯ ทุกท่านพร้อมจะให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานทุกด้านอย่างเต็มที่

Following the COVID-19 pandemic, Thailand's aviation sector resumed business as usual (BAU) in 2023, contributing to the swift recovery of the nation's aviation industry and economy. In 2023, there were 60.74 million international passengers entering and leaving Thailand; this represented a significant increase from 24.3 million passengers in 2022. This figure is 68.4% of the total passengers in 2019 prior to the COVID-19 pandemic. In this regard, staff of the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) play a significant role in advancing the nation's aviation industry in accordance with its missions, which involve regulating and promoting the aviation industry to meet international standards, ensure safety, and be economically priced. Moreover, this endeavor considerably supports the government's economic stimulus policies, such as the VISA Free policy and the resolution of traffic issues at all airports, particularly at Suvarnabhumi Airport. Together with the Board of Commissioners, I have witnessed the dedication of all executives and staff in collaborating to expedite the nation's recovery from the COVID-19 pandemic. However, our work is far from done. From now on, all CAAT staff must improve their work efficiency to be ready to handle a greater number of missions in the future.

The year 2024 will be another exciting period for all of us as we now have a brand-new, modern office, new executives joining our team, and new challenging tasks that will drive CAAT and the aviation industry to move forward in a sustainable manner. In this sense, CAAT serves as a key player in returning the whole Thai aviation industry back towards full service efficiency in compliance with international aviation standards. There are four primary dimensions that we need to be cognizant of and concentrate on in 2024. The first dimension is to raise national aviation standards. Its two main goals are for Thailand to rejoin the United States' Federal Aviation Agency Category I by 2024 and to get ready for a full audit by the International Civil Aviation Organization (ICAO) at the end of 2024. The second dimension is to enhance the regulation of fare rates to make them more appropriate and equitable. The third dimension is to promote airline routes connecting secondary cities in accordance with secondary city and soft power policies. The fourth dimension is to accelerate the standard-setting process for modern devices and cutting-edge technology in order to promptly serve passengers at airports. In addition, CAAT needs to get ready to support the government's policies that will hasten Thailand's transition into a hub for regional aviation. As such, guidelines for developing Thailand's airspace and air navigation will be prepared to boost flight support and move towards the creation of a regional aviation hub that complies with international aviation standards. CAAT will also raise the efficiency of airport management to increase passenger capacity, upgrade secondary airports to obtain public aerodrome operating licenses, and improve aircraft management for optimal efficiency. All these challenges can be accomplished with cooperation from CAAT's staff under the vision of being a “Standard Assurer”.

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

คณะกรรมการกำกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย The Board of Commissioners



นายชยธรรม์ พรหมศร
Mr. Chayatan Phromsorn

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ประวัติการศึกษา

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

หลักสูตรนักรับราชการ

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 23 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56
- หลักสูตรประกาศนียบัตรบริหารราชการแผ่นดิน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP), Kellogg School of Management มหาวิทยาลัย Northwestern, Evanston, U.S.A.
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 51 วิทยาลัยมหาดไทย

Current Position

Permanent Secretary, Ministry of Transport

Educational Background

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

Executive Programs

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



ประสบการณ์การทำงาน

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

Working Experience

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



พลอากาศโท จักรวัชร จงสืบสุข

Air Marshal Jukkrawat Jongsuebsook

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ผู้บัญชาการวิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (วิศวกรรมไฟฟ้า) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- Master of Science in Aviation Safety, Central Missouri State University, USA
- หลักสูตรเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 42
- หลักสูตรเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 50

ประวัติการฝึกอบรม

- Airline Transition Training Course บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- Aircraft Accident Investigation Course, Cranfield University, สหราชอาณาจักร

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินกองทัพอากาศ
- รองผู้อำนวยการสำนักงานนิตยทหารอากาศ
- ผู้อำนวยการกองนิตยการบิน สำนักงานนิตยทหารอากาศ
- กรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

Current Positions

- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Commander, Joint War College, National Defence Studies Institute

Educational Background

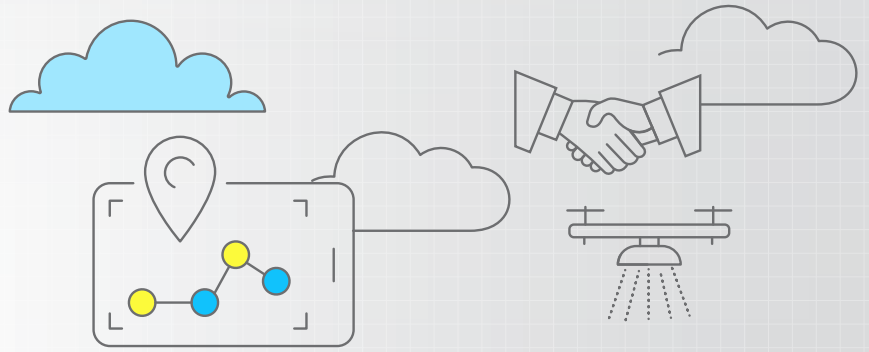
- Bachelor of Science (Electrical Engineering), Royal Thai Air Force Academy
- Master of Science in Aviation Safety, Central Missouri State University, USA
- Air Command and Staff College (Batch 42)
- Joint War College (Batch 50)

Training

- Airline Transition Training Course, Thai Airways International Public Company Limited
- Aircraft Accident Investigation Course, Cranfield University, United Kingdom

Work Experience

- Director of Military Aviation Authority (MAA)
- Deputy Director of Royal Thai Air Force Safety Center
- Director of Aviation Safety Division, Royal Thai Air Force Safety Center
- Aircraft Accident Investigation Committee of Thailand



นางสาริณี อังคุสิงห์

Mrs. Sarinee Angsusingha

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลักสูตรนักรับบริหาร

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

ประสบการณ์การทำงาน

- พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2561 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- พ.ศ. 2553 - พ.ศ. 2554 นักวิชาการ ระดับรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Current Positions

- Member of the Civil Aviation Board
- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

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

Executive Programs

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

Working Experience

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



นายชินทร์ แก่นหิรัญ

Mr. Chanin Kanhirun

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองประธานกรรมการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ อ.ก.พ. ประจำกระทรวงคมนาคม
- กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
- กรรมการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและกฎหมาย
- กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการเทคโนโลยีบริหารจัดการความรู้ และนวัตกรรม การทำเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการบริหารความเสี่ยงการทำเรือแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการกฎหมายการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการพิจารณาอุทธรณ์วินิจัยคดีบไลเซนซิ่ง สนามกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทย สมาพันธ์ฟุตบอลแห่งเอเชีย (AFC)
- ประธานกรรมการ บริษัท ทีเอที อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แมนเนจเม้นท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีอี คอมมิวนิเคชั่น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัท เอราวิคประกันภัย จำกัด
- หัวหน้าสำนักกฎหมาย พัฒนานิติธรรม

ประวัติการศึกษา

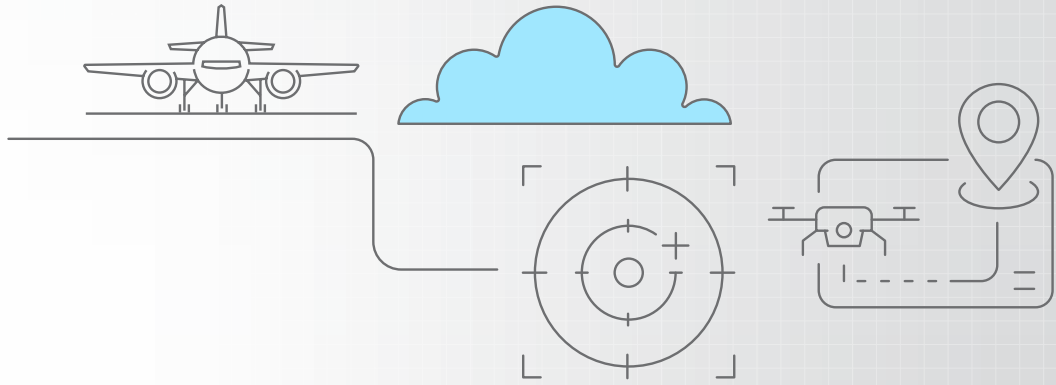
- น.บ. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- อบรมหลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง รุ่นที่ 6 (พตส.6)
- อบรมหลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ รุ่นที่ 8 (น.ธ.ป.8)

Current Positions

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

Educational Background

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



หลักสูตรผู้บริหาร

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

ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ. 2559 - 2560 รองเลขาธิการสมาคมฝ่ายกฎหมาย สมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- พ.ศ. 2552 - 2555 อนุกรรมการการวินิจฉัยคำร้อง และปัญหาหรือข้อโต้แย้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- พ.ศ. 2552 - 2554 กรรมการ บริษัท พี อี เอ็นคอม อินเตอร์เนชันแนล จำกัด

ด้านสังคม

- พ.ศ. 2563 - ปัจจุบัน กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
- พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน คณะที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ด้านกฎหมาย

- พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ด้านกฎหมายของรองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง (นายศุภชัย โพธิ์สุ)
- พ.ศ. 2560 - ปัจจุบัน กรรมการสมาคมแห่งสถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง
- พ.ศ. 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิ ท่านผู้หญิง วิระยา ชวกุล เพื่อการวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์ทหาร
- พ.ศ. 2552 - ปัจจุบัน อนุกรรมการ มูลนิธิแพทยศาสตร์ศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Executive Programs

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

Work Experience

- 2016 - 2017 Deputy Secretary General (Legal Affairs), Football Association of Thailand
- 2009 - 2012 Member of the Subcommittee for considering objections, problems and disputes, Office of the Election Commission of Thailand
- 2009 - 2011 Chairman of PEA ENCOM International Co.,Ltd

Social Work

- 2020 - Present Member of the Land Transportation Policy Committee, Ministry of Transport
- 2019 - Present Board of Commissioners, Port Authority of Thailand
- 2019 - Present Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- 2019 - Present Subcommittee of the Executive Committee, State Railway of Thailand
- 2019 - Present Advisor to Minister of Tourism & Sports

Legal Affairs

- 2019 - Present Honorary Advisor to Second Deputy Speaker of the House of Representatives (Mr.Supachai Posu)
- 2017 - Present Member of the Board of Political and Electoral Development Institute Association
- 2009 - Present Member of the Committee of TPY Viraya Javakul Foundation for Research for Army Medical Sciences
- 2009 - Present Member of the Subcommittee of Medicine Srinakharinwirot University Foundation



นางอินทิรา โทคปุณยารักษ์

Mrs. Intira Phokpoonyarak

ตำแหน่งปัจจุบัน

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

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

หลักสูตรนักรับราชการ

- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 3/2023 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 26/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certificate Program (DCP) รุ่นที่ 303/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 42/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้นำการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล รุ่นที่ 2 สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 18 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.2555) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรนักรับราชการยุคธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ 2 สำนักงานศาลปกครอง

Current Positions

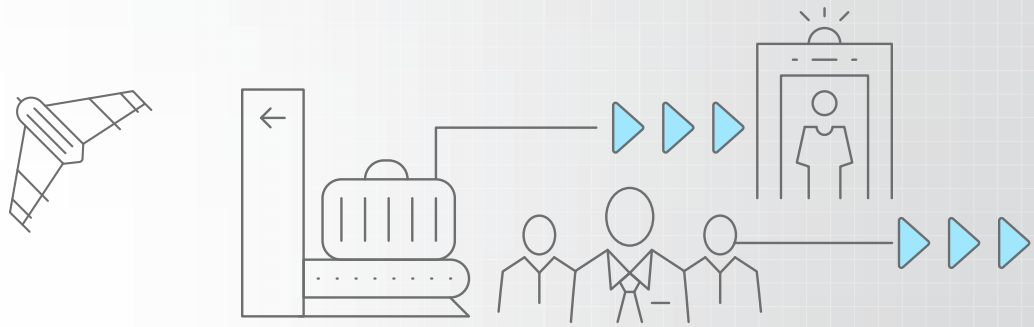
- Board of Commissioners, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Chairman of the Audit Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Vice Chairman of the Director General Performance Appraisal Committee, The Civil Aviation Authority of Thailand
- Independent Director/ Chairman of the Audit Committee/ Chairman of the Organizational Development Subcommittee/ Chairman of the Manager Performance Appraisal Subcommittee/ Nomination and Remuneration Subcommittee, Islamic Bank Asset Management Co., Ltd.
- Executive Subcommittee, Public Warehouse Organization

Educational Background

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

Executive Programs

- Board Essentials Program (BEP) (Batch 3/2023) Institute of Research and Development for Public Enterprises
- Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) (Batch 26/2022), Thai Institute of Directors Association
- Director Certificate Program (DCP) (Batch 303/2021) Thai Institute of Directors Association
- Advanced Audit Committee Program (AACP) (Batch 42/2021), Thai Institute of Directors Association
- Board Nomination & Compensation Program (BNCP) (Batch 12/2021), Thai Institute of Directors Association
- Digital CEO (Batch 2), Digital Economy Promotion Agency
- The Corporate Governance for Directors and Senior Executives of State Enterprises and Public Organizations (Batch 18), King Prajadhipok's Institute
- National Defence Course 2012, Thailand National Defence College, National Defence Studies Institute



- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชนรุ่นที่ 9 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรประกาศนียบัตร Chief Financial Officer สาขาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรประกาศนียบัตรการเขียนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ศูนย์การศึกษาคอมพิวเตอร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ทำงาน

- ผู้อำนวยการ องค์การคลังสินค้า, กระทรวงพาณิชย์
- รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและกรรมการบริหาร, สมาคมสถาบันการศึกษาการธนาคาร และการเงินไทย
- ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน ธนาคารเสตนดาร์ดชาร์เตอร์ด์ นครธน จำกัด (มหาชน)
- ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบัญชี ธนาคารพัฒนาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย จำกัด
- กรรมการบริหาร บริษัทสยามซีทีไอ จำกัด
- รองผู้จัดการฝ่ายบัญชี ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

- Training Course on Administrative Justice for Executives (Batch 2), Administrative Court of Thailand
- Public Administration and Law for Executives (Batch 9), King Prajadhipok's Institute
- Certificate Program in Chief Financial Officer, Federation of Accounting Professions Under The Royal Patronage of His Majesty The King
- Certificate Program in Computer Programming, The Computer Science Education Center, Chulalongkorn University

Work Experience

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



นางสาวเยาวนุช วิทยากรณ์

Miss Yaowanooch Wiyaporn

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการธนาคารออมสิน
- ประธานกรรมการตรวจสอบ ธนาคารออมสิน
- คณะอนุกรรมการ ใน อ.ก.พ. วิสามัญ เกี่ยวกับการประเมินบุคคลเพื่อแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประเภทวิชาการ
- อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง สถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (องค์การมหาชน)
- อนุกรรมการและที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณากลับนกรองโครงการที่ขอรับเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล กองทุนพัฒนาน้ำบาดาล

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิตไทย สำนักศึกษาอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมบัญชีกลาง
- ที่ปรึกษาด้านกฎหมายและระเบียบการคลัง (ทรงคุณวุฒิ) กรมบัญชีกลาง
- กรรมการการประปาส่วนภูมิภาค
- ประธานกรรมการตรวจสอบการประปาส่วนภูมิภาค
- กรรมการองค์การพิพิธภัณฑิทยาศาสตร์แห่งชาติ
- ประธานกรรมการตรวจสอบ องค์การพิพิธภัณฑิทยาศาสตร์แห่งชาติ

Current Positions

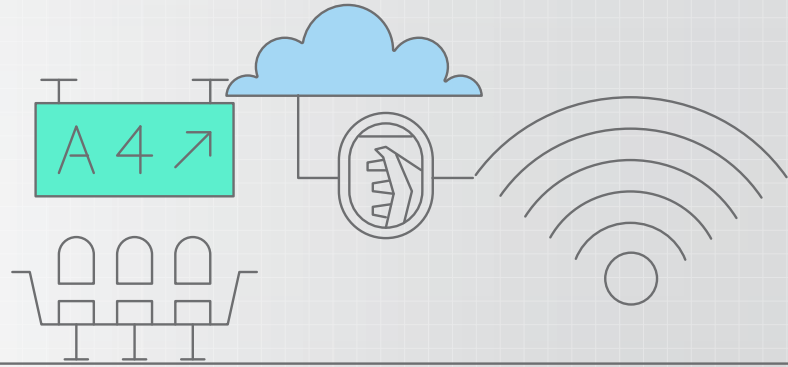
- Board of Commissioners, the Civil Aviation Authority of Thailand
- Board of Directors, Government Savings Bank
- Chairman of the Audit Committee, Government Savings Bank
- Member ofn the Civil Service Special Subcommission on Personnel Assessment for Appointments of Knowledge-Worker Positions
- Member of Risk Management Subcommittee, Defence Technology Institute (Public Organization)
- Member of and Advisor to the Groundwater Development Fund Subcommittee Groundwater Development Fund

Educational Background

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

Work Experience

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



นายสุทธิพงษ์ คงพูล

Mr. Suttipong Kongpool

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คุณวุฒิเพิ่มเติม

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

Current Position

Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

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

Executive Programs

- Air War, Air War College, The Royal Thai Air Force Institute of Higher Education
- Leadership Succession Program (LSP) (Batch 2), Institute of Research and Development for Public Enterprises (2014)
- Advanced Executive Program (AEP) (Batch 2), Northwestern University Aviation (2014)
- Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program, Mahidol University and Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Work Experience

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

สารผู้อำนวยการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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



นายสุทธิพงษ์ คงพูล

ผู้อำนวยการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool

Director General

of the Civil Aviation Authority of Thailand

การประกาศวิสัยทัศน์ผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค หรือ นโยบาย Aviation Hub ของนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี โดยตั้งเป้าหมายให้ไทยเป็น 1 ใน 20 ศูนย์กลางการบินของโลกภายใน 5 ปี ถือเป็นความท้าทายที่มีความสอดคล้องกับบริบทของประเทศที่พึ่งพิงทุกมิติ เนื่องจากเป้าหมายการยกระดับให้ไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้วนั้น จำเป็นต้องอาศัยการเติบโตและความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนเป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อน ดังนั้น ศักยภาพของอุตสาหกรรมการบินจึงเป็นเงื่อนไขโดยตรงต่อความสามารถในการรองรับด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นศักยภาพที่เข้มแข็งที่สุดด้านหนึ่งของไทยในการสร้างรายได้เข้าประเทศ ในฐานะที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักสำหรับการเดินทางเข้าออกประเทศรวมทั้งการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในประเทศของชาวต่างชาติซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงประมาณ 90% ของการเดินทางทุกประเภทรวมกัน

นอกจากนั้น การที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) คาดการณ์ว่า ตลาดการบินของไทยกำลังขยายตัวและจะเติบโตจนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 9 ของโลกในอีกประมาณ 10 ปีข้างหน้า ย่อมแสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ (Demand) จำนวนมากที่กำลังจะเกิดขึ้นในไม่ช้า สัญญาณบ่งชี้ว่าประเทศไทยมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นเรื่อย ๆ สะท้อนจากสถานการณ์หลังวิกฤตโควิด-19 ซึ่งไทยมีสัดส่วนการฟื้นตัวสูงถึง 74% เมื่อเทียบกับช่วงก่อนวิกฤต (ปี 2562) โดยปี 2566 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสม 28.2 ล้านคน รวมถึงผลการสำรวจของสถาบันชั้นนำของไทยยังคงเป็น 1 ใน 10 จุดหมายปลายทางที่มีผู้คนค้นหามากที่สุดในโลก โดยมีกรุงเทพมหานครอยู่ในอันดับที่ 4 ที่ผู้คนทั่วโลกให้ความสนใจมากที่สุด (อ้างอิงจาก Top 10 Most Searched Destinations of 2023 จัดทำโดย eDreams ODIGEO บริษัทด้านการเดินทางรายใหญ่ของโลก)

ฉะนั้น นอกเหนือจากความพยายามในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับแนวหน้า เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นของผู้เดินทาง ผู้ประกอบการ และประเทศต่าง ๆ ในประชาคมโลกซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการเติบโตเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคแล้ว การดำเนินกิจกรรมทางการบินตามแบบอย่างของการเป็นพลเมืองโลกที่ดี ซึ่งตอบสนองความคาดหวังที่สำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสากล ไม่ว่าจะเป็นด้านการคุ้มครองสภาพแวดล้อมจากกิจกรรมทางการบิน (Environmental Protection) การคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection) ความเสมอภาคทางเพศ (Gender Equality) การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจการบินที่สมดุล เป็นธรรม และสร้างประสิทธิภาพประสิทธิผลสูงสุดจากการสร้างต้นทุนในระบบการบิน การให้การสนับสนุนนโยบายและแผนงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยเฉพาะนโยบายการให้ความช่วยเหลือประเทศต่าง ๆ ไม่ให้เกิดจุดอ่อนของระบบการบินโลกที่ปลอดภัยภายใต้นโยบายไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง (No Country Left Behind: NCLB) ฯลฯ ก็เป็นเบื้องานสำคัญของประเทศไทยในการก้าวเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกเช่นกัน

ประการสุดท้าย การจัดการด้านอุปทาน (Supply) ให้เพียงพอเหมาะสมกับอุปสงค์ที่กำลังจะเพิ่มขึ้นจำนวนมาก เพื่อให้มั่นใจว่าโอกาสการเติบโตที่ถูกกล่าวถึงอันจะนำมาซึ่งผลประโยชน์และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ยั่งยืนในระยะยาวนั้น จะต้องมียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่ดี มีเป้าหมายที่ชัดเจน และมีแผนงานและการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม มีบูรณาการอย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับการขับเคลื่อนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

โจทย์ของประเทศไทยและของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล กำลังถูกขับเคลื่อนไปด้วยนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (พ.ศ. 2565-2580) ซึ่งถือเป็นนโยบายด้านการบินพลเรือนฉบับสมบูรณ์ครอบคลุมทุกด้านฉบับแรกของประเทศไทย ผ่านแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสาขา เพื่อให้ครอบคลุมการปรับปรุงแก้ไขและการพัฒนาองค์ประกอบทางการบินทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจการบิน และด้านมาตรฐานการบิน จึงเป็นการระดมพลังของทุกภาคส่วนของประเทศไทย ที่เริ่มต้นจากการคิดร่วมกัน วางเป้าหมายและแผนงานร่วมกัน ก่อนจะนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมร่วมกันอย่างเป็นระบบ ที่ผมมั่นใจว่าเป็นหนทางสำเร็จเดียวที่คนไทยจะสามารถดึงศักยภาพที่แท้จริงของประเทศออกมาได้และทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินได้ตามเป้าหมาย

Mr. Srettha Thavisin, Prime Minister of Thailand, has announced the aviation hub policy which aims to promote Thailand as a regional hub for aviation and to become one of the world's top 20 aviation hubs within 5 years. This thrust has posed a challenge that corresponds with all aspects of the current context of national development. To materialize the government's ambition to upgrade Thailand into a developed country, it is essential to consolidate economic growth and stability and the aviation industry has become a key player in this context. Given its vital role in bringing tourists to Thailand and to their destinations nationwide, air transport accounts for approximately 90% of their transport modes. As such, the aviation industry's capacity to accommodate tourism travel is deemed to have the greatest national potential for generating national income.

The International Air Transport Association (IATA) has predicted Thai aviation market expansion as well as growth into the world's ninth largest aviation market within the next 10 years. This indicates that air travel demand will increase substantially and the Thai aviation and tourism sectors will continue to grow. The post-pandemic recovery rate of the industry reached 74% of its status in 2019 before the outbreak of COVID-19. In 2023, the accumulative number of foreign tourists in Thailand was 28.2 million visitors. Moreover, Thailand has remained in the top 10 of the world's most popular destinations, with Bangkok ranking fourth among the most internet-searched tourist cities, according to the report by eDreams ODIGEO, the world's leading travel subscription platform.

Thailand has endeavored to enhance aviation safety and security standards to boost the confidence of travelers, entrepreneurs, and the world community, which is an important basis for becoming a regional aviation hub. However, it is also important to embrace good global citizenship in all aviation activities to meet the expectations of international stakeholders. These expectations include issues concerning environmental protection, consumer protection, gender equality, balanced and fair governance of the aviation economy, and optimal efficiency and effectiveness in operation of the aviation system. Furthermore, Thailand should support the policies and plans of the International Civil Aviation Organization (ICAO), especially the assistance extended to different countries to prevent weaknesses in global aviation safety under the policy of "No Country Left Behind: NCLB". Thailand must address all of these issues in order to become a globally important aviation hub.

Lastly, Thailand needs efficient supply-demand management to ensure the aforementioned development will truly generate benefits and sustainable national economic growth. Therefore, there must be appropriate strategies with clear goals, action plans, and systematically integrated operations to drive the development earnestly and continuously.

To overcome these challenges and achieve the government's vision, the Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) has been implementing the National Civil Aviation Policy for 2022-2037 which is Thailand's first comprehensive civil aviation system policy. Under this policy, the Thailand Air Transport Development Plan (2023-20237) and action plans for each sector of the civil aviation system have been put in place to cover improvement and development of the three core elements of the aviation system namely, infrastructure, aviation economics, and aviation standards. The effort encourages all sectors to jointly plan and determine development goals before taking action in a systematic manner. By doing this, I am confident that we can optimize the true potential of Thailand and successfully achieve our goal of being a regional aviation hub.



ประวัติความเป็นมา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย The Civil Aviation Authority of Thailand

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT อ่านว่า ซีไอเอที) หรือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งแต่เดิมหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย คือกรมการบินพลเรือน เป็นหน่วยงานภาครัฐที่อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีประวัติยาวนานมาตั้งแต่ พ.ศ. 2462

การจัดตั้งองค์กร เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบโครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานเพิ่มขึ้น สามารถจัดหาพนักงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาด้านการบินได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืนขึ้น โดยการบริหารงบประมาณในช่วงแรก กพท. ได้รับความสนับสนุนเงินทุนประเดิมจากรัฐบาลเพื่อให้เกิดการจัดตั้งองค์กรขึ้นในปัจจุบันรายได้หลักขององค์กรมาจากค่าธรรมเนียมกำกับดูแลการบินพลเรือน

หากถามว่า กพท. คือใคร ให้ลองนึกถึงช่วงเวลาที่คุณโดยสารเดินทางโดยเครื่องบิน กพท. มีหน้าที่กำกับดูแล ควบคุม หน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องตลอดช่วงระยะเวลาการเดินทาง ตัวอย่างเช่น สนามบินต่าง ๆ ในไทย มีหน่วยงานที่ดูแลหลัก คือกรมท่าอากาศยาน และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่ง กพท. ดูแลการทำงานขององค์กรเหล่านี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากลอีกทีหนึ่ง ส่วนนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของไทย กพท. เป็นผู้ออกใบอนุญาตให้เช่นกัน นอกจากนี้ สายการบินของไทยทุกสาย ที่ต้องการจะใช้อากาศยานขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ล้วนแล้วแต่ต้องผ่านการตรวจสอบและรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (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.



ตลอดปี 2566 ที่ผ่านมา กพท. ปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ด้วยกำลังความรู้ความสามารถของพนักงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้บริหาร เพื่อให้ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน คือ

1. กำกับดูแลควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสีงแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล

2. ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

3. ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล

4. เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากลและในฐานะผู้กำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล กพท. มุ่งมั่นที่จะพัฒนาองค์กรและการบินของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

In 2023, CAAT personnel – executives, officers, experts – worked to the best of their ability to fulfil the following corporate objectives.

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

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

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

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

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

ผู้บริหารระดับสูง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Top Executives



นายสุทธิพงษ์ คงพูล

ผู้อำนวยการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Mr. Suttipong Kongpool

Director General

of the Civil Aviation Authority of Thailand



นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์

รองผู้อำนวยการ

สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน

Mr. Sarun Benjanirat

Deputy Director General

(Aviation Economy Development),

The Civil Aviation Authority of Thailand



นายจรพัฒน์ มากลับ

รักษาการรองผู้อำนวยการ
สายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน

Mr. Kajonpat Maklin

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



นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ

รักษาการรองผู้อำนวยการ

สายงานบริหารโครงการพิเศษ

MR. Pongpat Thiensiri

Acting Deputy Director General

(Special Project Management),

The Civil Aviation Authority of Thailand



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
Mr. Suttipong Kongpool

ตำแหน่งในปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คุณวุฒิเพิ่มเติม

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

Current Position

Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

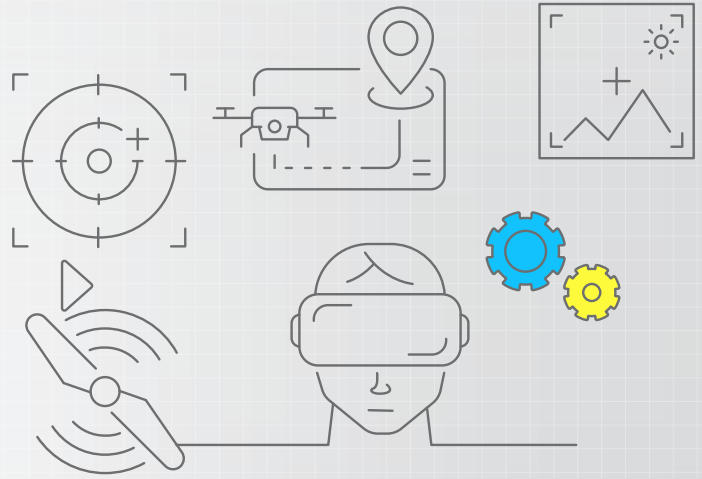
Bachelor's degree in Communication Arts (Advertising), Bangkok University

Executive Programs

- Air War, Air War College, The Royal Thai Air Force Institute of Higher Education
- Leadership Succession Program (LSP) (Batch 2), Institute of Research and Development for Public Enterprises (2014)
- Advanced Executive Program (AEP) (Batch 2), Northwestern University Aviation (2014)
- Strategy and Innovation for Business in Asia (SIBA) Program, Mahidol University and Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Work Experience

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



นายศรัณย์ เบ็ญจนีรัตน์
Mr. Sarun Benjanirat

ตำแหน่งในปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

Current Position

Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

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

Work experience

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



นายขจรพัฒน์ มากลิ่น

Mr. Kajonpat Maklin



ตำแหน่งในปัจจุบัน

รักษาการรองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาเครื่องกล มหาวิทยาลัยนเรศวร

คุณวุฒิเพิ่มเติม

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

ประสบการณ์ทำงาน

- พ.ศ.2566 - ปัจจุบัน ประธานอนุกรรมการความปลอดภัยทางวิ่ง
- พ.ศ.2566 - ปัจจุบัน ประธานคณะทำงานจัดการความเสี่ยง
- พ.ศ.2565 - ปัจจุบัน ผู้ประสานงานหลัก ของประเทศไทย ในโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของ ICAO
- พ.ศ.2565 - ปัจจุบัน ผู้จัดการสำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ.2563 - ปัจจุบัน หัวหน้าคณะ South East Asia Regional Aviation Safety Team (SEARAST)
- พ.ศ.2563 - ปัจจุบัน กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- พ.ศ.2563 - ปัจจุบัน เลขานุการคณะทำงานด้านความปลอดภัยการบิน
- พ.ศ.2563 - ปัจจุบัน ประธานคณะอนุทำงานตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัย
- พ.ศ.2563 - 2565 ผู้จัดการฝ่ายนริภัยการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2560 - 2563 ผู้จัดการฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบินสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. 2543 - 2560 ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยอากาศยานกรมการบินพลเรือน

Current Position

Acting Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand

Educational Background

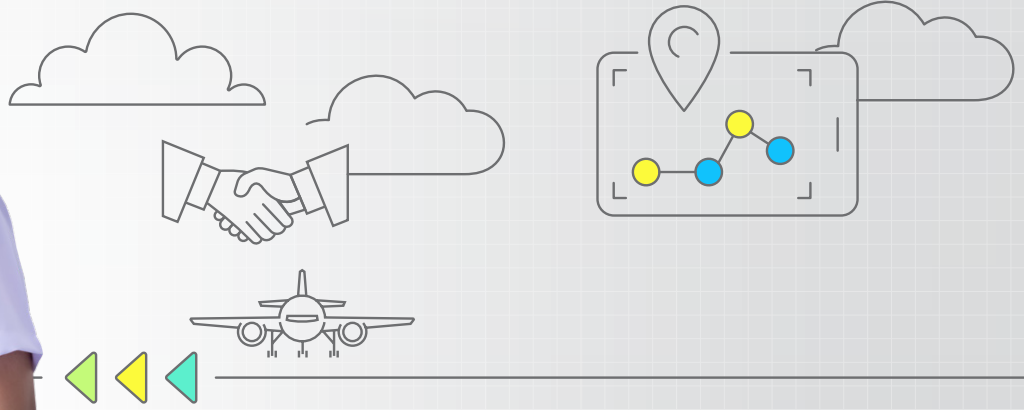
Bachelor's degree in Engineering (Mechanics), Naresuan University

Executive Programs

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

Work Experience

- 2023 - present Chairman, National Runway Safety Subcommittee
- 2023 - present Chairman, Operational Task Force
- 2022 - present Thailand's National Continuous Monitoring Coordinator (NCCMC), 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 เกียนศิริ
Mr. Pongpat Thiensiri

ตำแหน่งในปัจจุบัน

รักษาการรองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ระดับบัณฑิต ธุรกิจเทคโนโลยี และการจัดการนวัตกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ยูนิเวอร์ซิตีออฟเทคโนโลยี ซิดนีย์ (ยูทีเอส) ประเทศออสเตรเลีย
- ปริญญาโท การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต การระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- พ.ศ. 2566 - ปัจจุบัน รักษาการรองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 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 ดีเวลลอปเม้นต์คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- พ.ศ. 2555 - 2556 ผู้จัดการส่วนอำนวยการ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
- พ.ศ. 2548 - 2555 บริหารงานขายลูกค้าองค์กรรายใหญ่ (Key Account Manager), Global Corporate Sales บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- พ.ศ. 2545 - 2548 ผู้จัดการฝ่ายขาย บริษัท ยูเรเชีย ดีไซน์ (ประเทศไทย) จำกัด

Current Position

Acting Deputy Director General, The Civil Aviation Authority of Thailand

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

Work Experience

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

คณะผู้บริหาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย Management Team



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
Mr. Suttipong Kongpool
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Director General



นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์
Mr. Sarun Benjanirat
รองผู้อำนวยการ
สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน
Deputy Director General



นายจรพัฒน์ มากลั่น
Mr. Kajonpat Maklin
รักษาการรองผู้อำนวยการสายงานกำกับมาตรฐาน
ความปลอดภัยการบินพลเรือน
Acting Deputy Director General



นายพงศ์พัฒน์ เทียนศิริ
Mr. Pongpat Thiensiri
รักษาการรองผู้อำนวยการ
สายงานบริหารโครงการพิเศษ
Acting Deputy Director General



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





นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุขมร
Ms. Penluck Supamorn
 ผู้จัดการสำนักกรรมการและผู้อำนวยการ
 Manager of Secretariat Office of
 Commissioners and Director General



นางสาวสรลนุช สทริเจริญทรัพย์
Ms. Saralnuch Sathiracharoensap
 ผู้จัดการสำนักกฎหมาย
 Manager of Legal Office



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



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



นายวีระ ชีวะอิสระกุล
Mr. Veera Cheevaidarakul
 ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน
 Manager of Flight Operations Standards Department



นายจักรชัย ปันตระกูล
Mr. Chatchai Puntragul
 ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
 Manager of Unmanned Aircraft Standards Department



นางทวิกา ห้วยหงษ์ทอง
Mrs. Tawika Huayhongtong

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ
Manager of Air Navigation Services Standards Department



น.อ.สุชาติ อ่างทอง
Group Captain Suchat Angthong

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสนามบิน
Manager of Aerodrome Standards Department



นายกลศ เสนาลักษณ์
Mr. Glot Sanalaksana

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ใช้ประจำหน้าที่
Manager of Personnel Licensing Department



นางรุสนีย์ มุस्ताปา
Mrs. Rusnee Mustapa

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
Manager of Aviation Security
and Facilitation Standards Department



นายอนันต์ คลาววิวัฒน์ไชย
Mr. Anant Kanawitachai

ผู้จัดการฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
Manager of Economic
Regulation Department



นางสาวปารมิตา อุทาสิน
Ms. Paramita Uthasin

ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน
Manager of Aviation Industry Development
and Promotion Department



นายบันเท็ง เมฆฉาย

Mr. Buntoeng Megchai

ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการบินอากาศ
Manager of Air Navigation Operations
Management Department



นายวีระ ระบายศรี

Mr. Weera Rabaysri

ผู้จัดการฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล
Manager of Digital Technology
Management Department



น.อ.หญิงสุดาร์ตน์ ชยาก

Group Captain Sudarat Jayakorn

ผู้จัดการฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน
Manager of Aeronautical Information
Management Department



นางรัชณี สุขสมอรรถ

Mrs. Ratchanee Suksomarth

รักษาการผู้จัดการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
Acting Manager of
Corporate Strategy Department



นายเอกสิทธิ์ ไตรรัตน์
Mr. Eakkasit Toratana

รักษาการผู้จัดการฝ่ายบริหารทุนมนุษย์
Acting Manager of Human Capital
Management Department





คณะกรรมการการบินพลเรือน
Civil Aviation Board

คณะกรรมการกำกับ กพท.
Board of Commissioners

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Civil Aviation Authority of Thailand

ผู้อำนวยการ
Director General

สายงานกำกับมาตรฐาน
ความปลอดภัยการบินพลเรือน
Civil Aviation Safety
Standards Regulation

รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General

ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน
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)

สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน
Aviation Economy Development

รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General

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)

สายงานบริหารและพัฒนางองค์กร
Corporate Development
and Management

รองผู้อำนวยการ
Deputy Director General

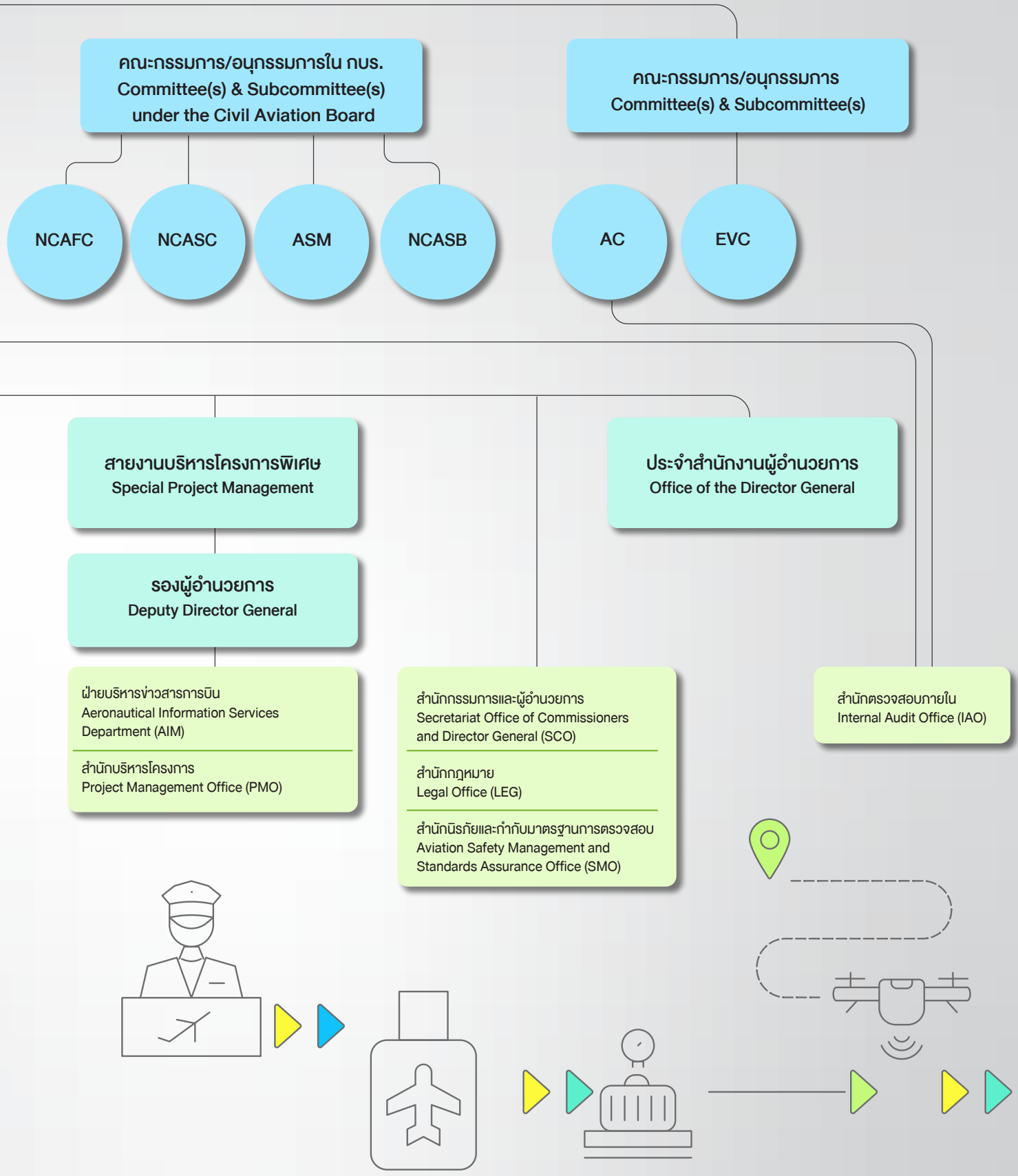
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
Corporate Strategy Department (CSD)

ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์
Human Capital Management
Department (HCD)

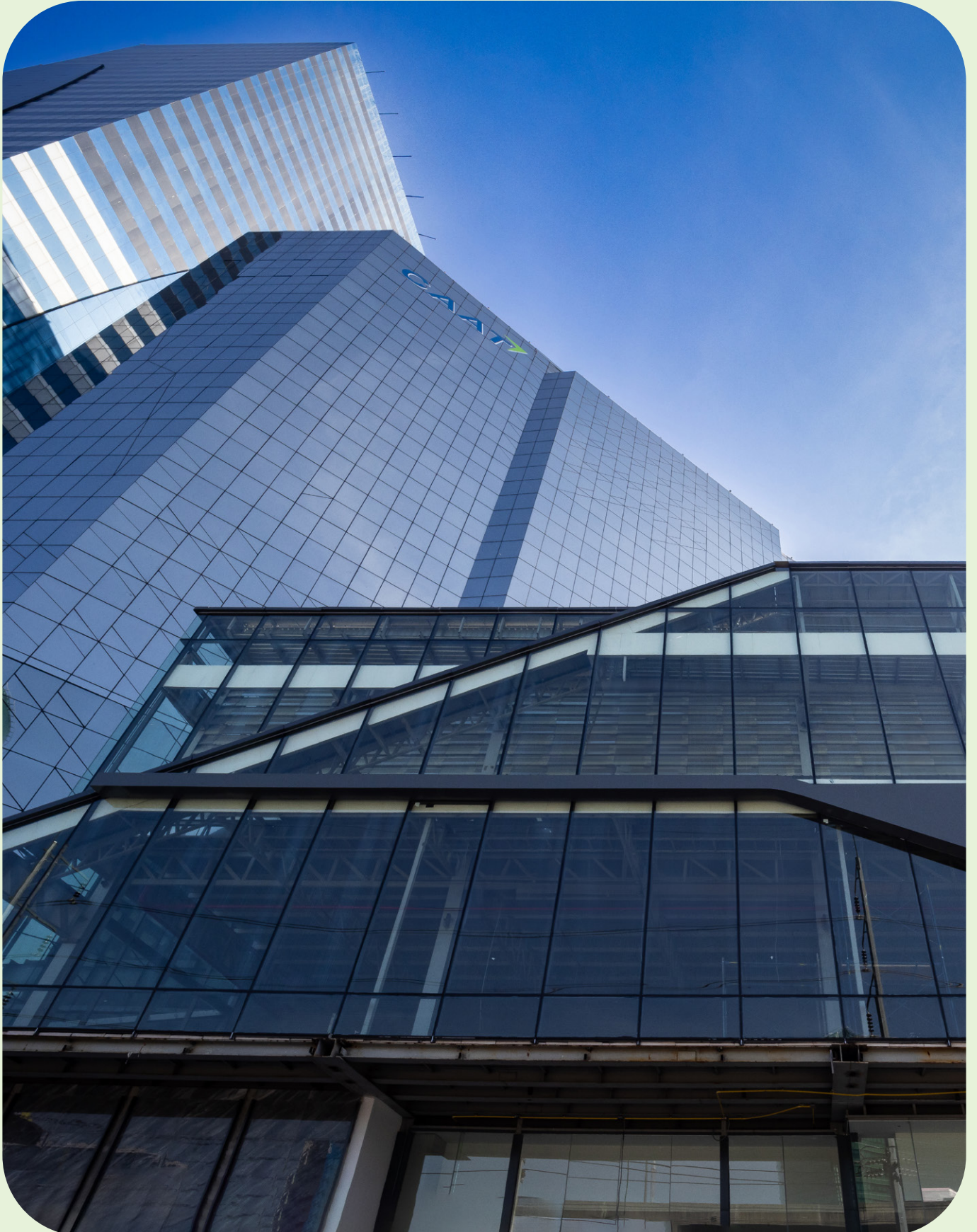
ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล
Digital Technology Management
Department (ITD)

ฝ่ายบัญชีและการเงิน
Financial and Accounting Department (FAD)

Organization Struction



โครงการ กพท. ที่ดำเนินการในปี 2566 มีดังนี้ CAAT's Achievements in 2023



ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI

เพื่อแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและส่งผลให้เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแล ความปลอดภัย โดยมีระดับค่า Effective Implementation เพิ่มขึ้นและมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด รวมถึงเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์กร การบินพลเรือนระหว่างประเทศ กพท. จึงดำเนินงานดังต่อไปนี้

ด้านโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP)

กพท. ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานการขนส่งพลเรือนฝรั่งเศส (Direction general de l'aviation civile: DGAC) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) ดำเนินการ Mock-up audit ครบถ้วนทั้งสิ้น 5 Area ได้แก่ ด้านความสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR), ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS), ด้านมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL), ด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) และด้านมาตรฐานสนามบิน (AGA) โดยดำเนินการตรวจสอบและประเมินตนเองของฝ่ายแล้วเสร็จตามแผน ผลการดำเนินงานพบข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขจำนวน 162 ข้อ และมีแผนการแก้ไขในปี 2566 จำนวน 20 ข้อ ซึ่งสามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน และมีแผนการแก้ไขในปี 2567 จำนวน 142 ข้อ ซึ่ง กพท. ได้จัดทำแผนเพื่อแก้ไขเรียบร้อยแล้ว และเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินจาก ICAO ในปี 2568 ต่อไป คิดเป็นความสำเร็จในการแก้ไขข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเองร้อยละ 100

ด้านโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Universal Security Audit Program: USAP)

กพท. สามารถดำเนินการ Mock-up audit เพื่อตรวจสอบการประเมินตนเองของฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) ได้แล้วเสร็จตามแผน โดยการตรวจสอบชุดคำถามที่เปลี่ยนแปลงตามชุดคำถาม Amendment 18 ชุดล่าสุดของ ICAO จำนวน 36 ข้อ พบข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขในปี 2566 จำนวน 4 ข้อ ซึ่งสามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินจาก ICAO ในปี 2569 ต่อไป คิดเป็นความสำเร็จในการแก้ไขข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเองร้อยละ 100

Self-assessment using the ICAO PQ to improve the effective implementation (EI) score

In order to enhance the efficiency of safety supervision, improve the EI score above the ICAO-established international standard average, and get ready for the ICAO standard assessment, CAAT has employed the following mechanisms to address issues in safety regulation:

The Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP)

CAAT worked with experts from the Direction générale de l'aviation civile (DGAC) and the European Union Aviation Safety Agency (EASA) to conduct mock-up audits in five departments, namely the Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR), the Operation Standards Department (OPS), the Personnel Licensing Department (PEL), the Air Navigation Services Standards Department (ANS), and the Aerodrome Standards Department (AGA). In this respect, the audits and self-assessments of each department were completed in accordance with the action plan. Thus, 162 defects that needed to be addressed were discovered. In order to resolve 20 and 142 defects in 2023 and 2024, respectively, an action plan was established. In 2023, 20 defects were corrected, while for 2024, CAAT is ready to correct 142 defects. Also, CAAT has enhanced efficiency in preparation for standard assessment by ICAO in 2025. Accordingly, resolving all defects in line with the self-assessment results can be considered 100% successful.

Universal Security Audit Program (USAP)

CAAT successfully carried out a mock-up audit to review the Aviation Security and Facilitation Standards Department's (SFD) self-assessment in line with its action plan. ICAO's Amendment 18, consisting of 36 questions in total, was used for the self-assessment, and four defects that needed to be corrected by 2023 were discovered. Thus CAAT worked to address them in order to enhance efficiency in preparation for standard assessment by ICAO in 2026. This indicates that resolving all defects in line with the self-assessment results can be considered 100% successful.

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

กพท. เข้าร่วมการประชุมโครงการ Virtual Technical Assistance (TA) ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (FAA) ในปี 2565 และมีข้อบกพร่องคงเหลือ จำนวน 5 ข้อ ซึ่งเป็นภารกิจต่อเนื่องจากปี 2564 ต่อมาในปี 2566 กพท. ได้เข้าร่วมการประชุม TA กับ FAA จำนวน 2 ครั้ง ในวันที่ 6 - 8 มิถุนายน 2566 และในวันที่ 27 - 30 พฤศจิกายน 2566 โดย FAA ได้รับทราบถึงแนวทางการแก้ปัญหาการว่าจ้างและพัฒนาบุคลากรเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบิน ซึ่งเป็นข้อบกพร่องคงค้างที่ กพท. มีอยู่ และได้ดำเนินการปิดข้อบกพร่องดังกล่าวทั้งหมด พร้อมทั้งแจ้งผลการตรวจสอบเป็นทางการให้ กพท. รับทราบแล้ว ผ่านแบบฟอร์ม Technical Assistance Activity and Action Plan เมื่อวันที่ 28 - 30 พฤศจิกายน 2566

The Federal Aviation Administration (FAA)-Technical Assistance to address defects and prepare for the International Aviation Safety Assessment (IASA) in an attempt to return to FAA's CAT1 (continued from 2021)

CAAT participated in the FAA-hosted Virtual Technical Assistance (TA) meeting in 2022. In this context, of all defects identified in 2021, five were still being tackled in 2022. Later, CAAT attended TA meetings twice in 2023, on 6-8 June 2023 and 27-30 November 2023. The FAA was informed by CAAT about how to address an unresolved defect in terms of hiring and training personnel to work as aviation inspectors. CAAT has now addressed this issue. On 28-30 November 2023, the inspection results were formally reported to CAAT using a Technical Assistance Activity and Action Plan form.

ยุทธศาสตร์ที่ 2

มุ่งมั่นมาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล Strategy 2: Committed to international aviation performance standards

โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)

กพท. ดำเนินการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Database) โดยกำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดในระดับกลยุทธ์ทางเทคนิคสากล (Global Technical Level) จำนวน 19 ตัวชี้วัด (KPIs) เพื่อวัดภาพรวมผลลัพธ์ของการดำเนินงานพัฒนาระบบห่วงอากาศ และการตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้าน ตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (GATMOC) รวมถึง แผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้สามารถบรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม

ในปี 2566 กพท. ได้ประสานความร่วมมือและประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่กรมท่าอากาศยาน, บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และสายการบินที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดเที่ยวบินประจำปี 2565 ให้เป็นค่าพื้นฐาน (Baseline) ในการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดในปี 2566 โดยสามารถรวบรวมข้อมูลได้จำนวน 16 ตัวชี้วัด และสามารถวัดผลโดยการเทียบข้อมูลปี 2565 กับปี 2564 ได้ทั้งหมด 12 ตัวชี้วัด ได้แก่

KPI01 ชีตความสามารถในการเริ่มทำการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนด (Departure Punctuality)

KPI02 ระยะเวลาส่วนเกินบนทางขับ (Taxiway) ในการนำเครื่องเข้าสู่ทางวิ่งสำหรับเที่ยวบินขาออก (Taxi-out Additional Time)

KPI03 ความสามารถในการนำอากาศยานขึ้นจากทางวิ่งสำหรับเที่ยวบินขาออกได้ตาม ATFM Slot ที่ได้รับครั้งสุดท้าย (ATFM Slot Adherence)

The development and monitoring of an aviation performance measurement system

CAAT identified 19 key performance indicators (KPIs) at the global technical level in order to develop and monitor an aviation performance database. This was done to gauge the overall results of the actions towards airspace system development and addressing the expectations of stakeholders in all 11 aspects in accordance with the Global Air Traffic Management Operational Concept (GATMOC) and the ICAO's Global Air Navigation Plan (GANP). Hence, CAAT could achieve all of its objectives within a reasonable time frame.

In order to set up meetings to gather data involving KPIs for airline operations in 2022 – which were taken into account as a baseline for monitoring and evaluating KPIs in 2023 – CAAT partnered with a number of entities in 2023, including the Department of Airports, Airports of Thailand Public Company Limited, Aeronautical Radio of Thailand Limited (AEROTHAI), and related airlines. Thus, 16 KPIs for airline operations were identified. Out of this total, 12 KPIs could be measured by comparing data from 2022 with 2021. These KPIs were:

1. KPI01 Departure Punctuality
2. KPI02 Taxi-out Additional Time
3. KPI03 ATFM Slot Adherence
4. KPI04 Filed En-route Extension
5. KPI05 Actual En-route Extension
6. KPI06 En-route Airspace Capacity
7. KPI09 Airport Peak Capacity

KPI04 ค่าเฉลี่ยระยะทางส่วนเกินจากค่าเฉลี่ยระยะทางที่คำนวณจากแผนการบิน (Filed En-route Extension)

KPI05 ค่าเฉลี่ยระยะทางของการปฏิบัติการบินที่คำนวณจาก Surveillance Data ที่เกินจากระยะทางตามอุดมคติ (Actual En-route Extension)

KPI06 ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในห้วงอากาศเขตเส้นทางบิน (En-route Airspace Capacity)

KPI09 ค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน (En-route ATFM Delay)

KPI10 จำนวนเที่ยวบินที่ได้บินจริง ณ ท่าอากาศยาน ในช่วงเวลาหนึ่ง (Airport Peak Capacity)

KPI11 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยาน (Airport Throughput Efficiency)

KPI12 ความล่าช้า ณ สนามบินหรือเขตประชิดสนามบินที่เกิดจากมาตรการการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (ATFM) Airport/Terminal ATFM Delay

KPI13 ระยะเวลาส่วนเกินบนทางขับ (Taxiway) ในการนำเครื่องเข้าสู่หลุมจอดสำหรับเที่ยวบินขาเข้า (Taxi-in Additional Time)

KPI14 ขีดความสามารถในการสิ้นสุดการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนด (Arrival Punctuality)

8. KPI10 Airport Peak Capacity
9. KPI11 Airport Throughput Efficiency
10. KPI12 Airport/Terminal ATFM Delay
11. KPI13 Taxi-in Additional Time
12. KPI14 Arrival Punctuality

Implementation of Thailand's Airspace and Air Navigation Master Plan

In order to further its work in compliance with the National Airspace and Air Navigation Master Plan B.E. 2565-2583 (2022-2040), CAAT collaborated with accountable entities across all sectors. Technical working groups were thus appointed to establish a strategic initiative implementation plan and promote integrated operations in line with the strategy and target value of the designated KPIs. Additionally, the Airspace Management Subcommittee received advice and guidance from technical working groups on the following subjects:

1. Airspace organization and management (AOM)
2. Air traffic management (ATM)
3. Communication, navigation, and surveillance (CNS)
4. Information management (IM)
5. Aerodromes (AD)
6. Aeronautical meteorological services (MET)

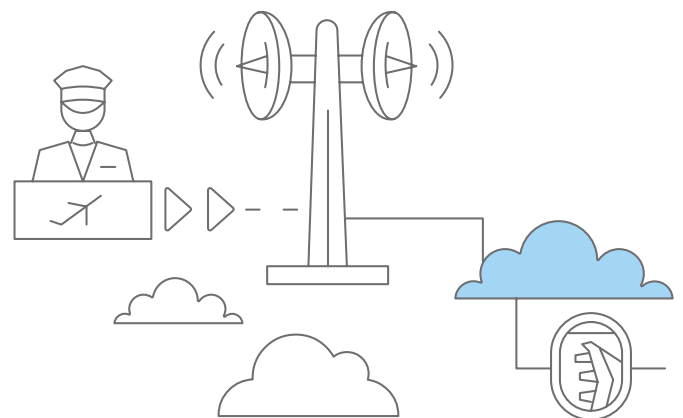
To discuss and report on the progress of work in the areas that each technical working group was responsible for, CAAT held two meetings with technical working groups in 2023. The National Airspace and Air Navigation Master Plan B.E. 2563 (2020) was revised and the installation of a system for tracking unmanned aerial vehicles (UAVs) was discussed. Due to an increase in UAV usage, the radio frequency spectrum had become too congested. This will contribute to the growth and expansion of Thailand's airspace and air navigation capabilities in the future.

งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย

กพท. ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2583 โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิค (Technical Working Groups) เพื่อจัดทำแผนงานโครงการ (Strategic Initiative Implementation Plan) และขับเคลื่อนการดำเนินงานเชิงบูรณาการให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ รวมทั้งให้คำปรึกษา คำแนะนำเชิงเทคนิคแก่คณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ในการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. การจัดรูปแบบและจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management: AOM)
2. การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM)
3. ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance: CNS)
4. การจัดการข้อมูล (Information Management: IM)
5. ท่าอากาศยาน (Aerodrome: AD)
6. บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service: MET)

ซึ่งในปี 2566 มีการประชุมคณะทำงานเทคนิคฯ จำนวน 2 ครั้ง เพื่อหารือและรายงานเกี่ยวกับความคืบหน้าของการดำเนินงานในส่วนที่คณะทำงานเทคนิคแต่ละด้านรับผิดชอบ และเนื่องจากมีการปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2563 รวมถึงหารือในเรื่อง การติดตั้งระบบเพื่อใช้สำหรับติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เนื่องด้วยจำนวนผู้ใช้งานและจำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดความคับคั่งในการใช้งานคลื่นความถี่ ซึ่งจะช่วยพัฒนาและเพิ่มศักยภาพห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทยต่อไป



ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

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

โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน

กพท. ดำเนินโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยจัดทำดัชนีชี้วัดการเจริญเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินในปี 2565 เพื่อให้มีดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สามารถใช้วัดสมรรถนะขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นหนึ่งในกลไกที่ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม โดย กพท. ดำเนินการสำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย นำมาวิเคราะห์โครงสร้างการผลิตและโครงสร้างการกระจายผลผลิตในอุตสาหกรรมการบินของไทย ผ่านปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Analysis) และเมตริกซ์บัญชีสังคม (Social Accounting Matrix: SAM) และรับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม และนำมาจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย

กพท. ดำเนินการพิจารณาวิธีการจัดทำดัชนีฯ ผ่านตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของอุตสาหกรรมการบินที่มีปี 2562 เป็นปีฐานผ่านวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์ ซึ่งจากการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากภาคอุตสาหกรรมการบินโดยการคำนวณจากมูลค่าการผลิตสินค้าและบริการปี 2565 ผ่านตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตภาคอุตสาหกรรมการบิน พบว่า ในปี 2565 ภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีมูลค่าผลผลิตรวมทั้งหมด 640,148.07 ล้านบาท เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเชิงมูลค่าของปัจจัยการผลิตชั้นกลางปี 2565 เทียบกับปีฐาน พบว่า สาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินมีผลรวมของมูลค่าปัจจัยการผลิตชั้นกลางที่เพิ่มขึ้น 17,361.77 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีฐาน หรือมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.87 จากปีฐาน ทำให้ในปี 2565 สาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินมีผลรวมของมูลค่าปัจจัยการผลิตชั้นกลางทั้งสิ้น 312,909.62 ล้านบาท

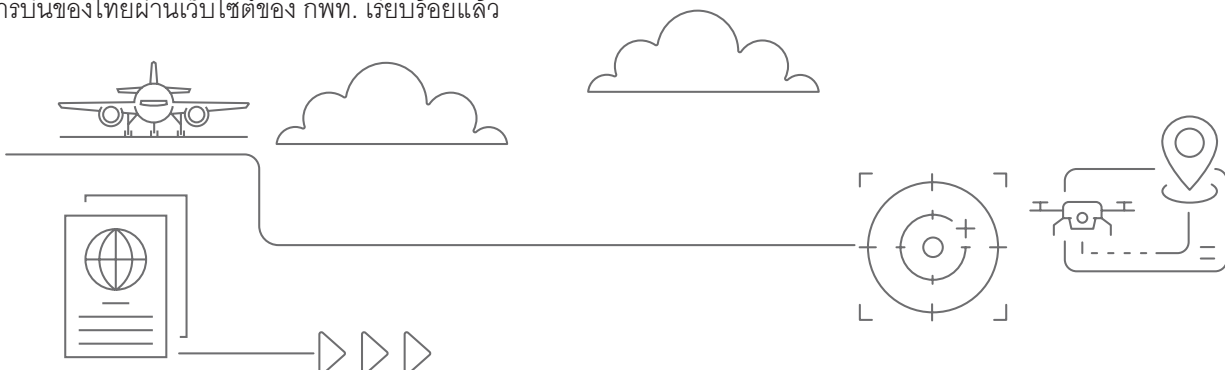
ทั้งนี้ กพท. ได้เผยแพร่รายงานโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยผ่านเว็บไซต์ของ กพท. เรียบร้อยแล้ว

The formulation of an economics index of the aviation industry

CAAT implemented the project on formulating the economics index of the aviation industry. The aviation industry's gross domestic product (GDP) from 2022 was utilized to formulate the economics index to assess the industry's performance and capabilities. Thus, this economics index will serve as a means for enhancing and developing Thailand's aviation industry in order to attain sustainable growth and quantify outcomes in a tangible manner. In order to gain insight into the production and distribution structure of Thailand's aviation industry, CAAT conducted surveys and collected data using the input-output analysis (IOA) and social accounting matrix (SAM) methods. CAAT also noted stakeholders' opinions in order to collect more data to formulate the economics index of Thailand's aviation industry.

CAAT considered methods for formulating the economics index using a table of the aviation industry's production factors and outputs in 2019 as a baseline and mathematical calculations. Accordingly, the economics index was formulated by calculating the production of goods and services in 2022; it was found that Thailand's aviation industry had a total output value of 640,148.07 million baht. When changes in the value of intermediate production factors in 2022 were examined, it was found that the total value of intermediate production sectors associated with the aviation industry had increased by 17,361.77 million baht compared to the baseline year, or a growth rate of 5.87% from the baseline year. This suggested that the aviation-related production sectors' total intermediate production factor value in 2022 was 312,909.62 million baht.

Reports from the project to formulate the economics index of the aviation industry were released by CAAT through its official website.



โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ

กพท. จัดทำโครงการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนและตอบสนองต่อกลยุทธ์ ในการมีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศ เพื่อแสดงบทบาทผู้นำ และสร้างความเชื่อถือจำนวนทั้งสิ้น 8 โครงการ โดยในปี 2566 มีการดำเนินการ ดังนี้

1) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค

กพท. ดำเนินการจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง กพท. และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อบริหารจัดการโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนา (Developing Countries Training Programme: DCTP) ซึ่งเป็นการลงนามระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ Secretary General of the ICAO โดยในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบให้เสนอเรื่องเข้าคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ก่อนกระทรวงคมนาคมลงนามใน MOU เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในด้านการฝึกอบรมของภูมิภาคต่อไป

2) ความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของอาเซียน

กพท. ดำเนินการตรวจประเมินด้วยตนเอง (Self-assessment) เพื่อแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และส่งผลให้เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัย โดยมีระดับค่า Effective Implementation เพิ่มขึ้นและมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด รวมถึงเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

ด้านโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP)

กพท. ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานการบินพลเรือนฝรั่งเศส (Direction general de L'aviation civile: DGAC) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) ดำเนินการ Mock-up audit เพื่อตรวจสอบการประเมินตนเองของด้านสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน, ด้านมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่, ด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ และด้านมาตรฐานสนามบิน แล้วเสร็จตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan)

ด้านข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC)

กพท. ดำเนินการตรวจประเมินด้วยตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO Protocol Question ให้ครบถ้วน หรือไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC เพื่อเป็นการประกันคุณภาพก่อน ICAO เข้าตรวจสอบในส่วนของ USOAP ที่เป็น Priority Protocol Question (PPQ) และข้อบกพร่องระดับ SSC ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. ปัจจุบัน กพท. ดำเนินการตรวจสอบแล้วเสร็จตามแผน

The project on cooperation with ICAO and international agencies

In collaboration with ICAO and other international agencies, CAAT launched projects to promote the aviation industry's sustainable growth and address its strategic plans. In this sense, CAAT aimed to take the lead and build trust by completing eight projects in 2023. Project details are given hereunder:

1) The project on cooperation between CAAT and ICAO for managing training in the region

CAAT prepared a draft memorandum of understanding (MOU) with ICAO in order to manage the developing countries training program (DCTP). This MOU was signed between the Minister of Transport and the Secretary General of ICAO. In December 2023, the Ministry of Transport approved the submission of the aforementioned subject to the Cabinet for consideration prior to the signing of the MOU that designated Thailand as the region's training center.

2) The project on cooperation between CAAT and ICAO to raise ASEAN's civil aviation standards

In order to address the monitoring of safety regulation, CAAT conducted self-assessments, which improved its capacity to supervise safety. As a result, the EI score has risen and is now greater than the ICAO-specified international standard average. Furthermore, to enhance efficiency in preparation for standard assessment by ICAO, CAAT carried out the following operations:

The Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP

In collaboration with experts from the DGAC and EASA, CAAT conducted a mock-up audit to assess the self-assessment of the Airworthiness and Aircraft Engineering Department, the Operation Standards Department, the Personal Licensing Department, the Air Navigation Services Standards Department, and the Aerodrome Standards Department. The audit was completed in accordance with the action plan.

Significant Safety Concerns (SSCs)

In order to prevent SSCs, CAAT used protocol questions (PQs) from ICAO to conduct a self-assessment. This self-assessment serves as quality assurance before ICAO inspects the USOAP, which is regarded as the Priority Protocol Questions (PPQs), and the SSCs under CAAT's operation. Currently, CAAT has conducted self-assessment in accordance with the action plan.

3) งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan

กพท. ดำเนินการจัดทำรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทย (ข้อมูลปีก่อนหน้า) จากสายการบินที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด, บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน), บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด, บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), บริษัท ไทยไลอ้อน เมินทารี จำกัด, บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท ไทย เวียดเจ็ท แอร์ จอยท์ สตีลด์ จำกัด, บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ส จำกัด และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด และนำมาตรวจสอบ วิเคราะห์โดยคณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเห็นชอบสรุปข้อมูลแล้ว เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2566 และดำเนินการเผยแพร่ทาง Website ของ กพท. เรียบร้อยแล้ว

4) โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS

กพท. เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ATWG) ในฐานะหน่วยงานผู้แทนประเทศไทย ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ จำนวน 4 ครั้ง ในปี 2565 - 2566 ส่งผลให้เกิด ASEAN Common Information Sharing Platform (ACISP) ซึ่งเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก และนำไปสู่การกำหนดมาตรฐานด้านระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft System: UAS) ร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกในภูมิภาค ทั้งนี้ มีกำหนดการประชุม ATWG ณ ประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2567-2568

5) โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme: IAP)

กพท. ดำเนินการจัดการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 6 (6th Inspector Attachment Programme: IAP) เมื่อวันที่ 10 - 12 ตุลาคม 2566 ซึ่งรายงานผลการจัดการประชุมผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน (AFOSA National Coordinators' Meeting) และการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme: IAP) มีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

1. การประชุมผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน (AFOSA National Coordinators' Meeting) มีการหารือในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ให้มีการจัดประชุม AFOSA National Coordinator's Meeting จำนวน 2 ครั้งต่อปี โดยครั้งแรกจะจัดภายในไตรมาสที่ 1 ผ่านทางออนไลน์ และครั้งที่ 2 ภายในไตรมาสที่ 3 พร้อมกับ Inspector Attachment Programme (IAP)
- 2) มีข้อเสนอของประเทศสิงคโปร์สำหรับโปรแกรม IAP ในโครงการ Train-the-trainer ของ AFOSA เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการฝึกอบรมของประเทศสมาชิกอาเซียน และเพื่อศึกษาวิธีการในการฝึกสอนผู้ตรวจสอบการปฏิบัติการบินในลานจอดอากาศยาน (Flight Operation Ramp Inspector)

3) Following up on the implementation of greenhouse gas (GHG) reduction measures in accordance with the state action plan

CAAT prepared a report on GHG emissions from Thailand's aviation industry (containing information from the previous year) by cooperating with related airlines, including K-Mile Air Company Limited, Nok Airlines Public Company Limited, Thai AirAsia Company Limited, Bangkok Airways Public Company Limited, Thai Lion Mentari Company Limited, Thai Airways International Public Company Limited, Thai Vietjet Air Joint Stock Company Limited, Thai Smile Airways Company Limited, and Thai AirAsia X Company Limited. On 21 August 2023, the report was reviewed and approved by the Climate Change Committee. The details were subsequently uploaded onto CAAT's official website.

4) The project on cooperation among Member States of ASEAN in the domain of Unmanned Aircraft System (UAS)

Four times between 2022 and 2023, CAAT, representing Thailand, attended the ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) Forum in Singapore. As a result, information regarding UAV regulations began to circulate across ASEAN states through the ASEAN Common Information Sharing Platform (ACISP). This can be considered to be the foundation for ASEAN states to begin working together to establish UAS standards. Thus, between 2024 and 2025, Thailand will host the next ATWG.

5) Inspector Attachment Programme (IAP)

CAAT organized the 6th Inspector Attachment Programme (IAP) from 10–12 October 2023. Details about setting up the ASEAN Foreign Operator Safety Assessment (AFOSA) National Coordinators' Meeting and the IAP are given hereunder:

1. The AFOSA National Coordinators' Meeting:

- 1) The AFOSA National Coordinators' Meeting will take place twice a year; the first meeting will be conducted online in the first quarter, and the second meeting will coincide with the IAP in the third quarter.
- 2) Singaporean representatives proposed that the train-the-trainer project of AFOSA should be implemented to enhance training capacities across ASEAN Member Nations and study flight operation ramp inspector training approaches should be adopted.

3) ปัจจุบันมีจำนวนการรายงานการตรวจสอบการปฏิบัติการบินในลานจอดอากาศยาน (Ramp Inspection Reports) จำนวนมากกว่า 1,400 ครั้ง ที่ประชุมจึงมีข้อเสนอแนะให้รวบรวมจัดส่งรายงานดังกล่าว สัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยมุ่งเน้นไปที่การวางแผน จัดลำดับความสำคัญของการตรวจสอบ ประเมินความเสี่ยงของแต่ละประเทศ แล้วจึงรวบรวมและนำส่งรายงาน ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะดังกล่าวจะเริ่มทดลองใช้ในตารางกิจกรรมปี 2567 ต่อไป

2. การประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme: IAP) มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติการบินในลานจอดอากาศยาน (Ramp Inspection) ซึ่งได้รับความร่วมมือจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการอบรมสำหรับ Static Aircraft และมีการหารือเกี่ยวกับการใช้ RAIN APP สำหรับการตรวจสอบ Ramp Inspection เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ตรวจสอบและสามารถนำข้อมูลมาจัดทำการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk base Analysis) นอกจากนี้ยังมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาแนวทางปฏิบัติการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการตรวจสอบมาตรฐาน และการฝึกปฏิบัติการตรวจสอบการปฏิบัติการในลานจอดของผู้ดำเนินอากาศต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและบูรณาการความร่วมมือของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

6) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia

กพท. ดำเนินการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 7 - 9 พฤศจิกายน 2566 ณ โรงแรม Celes Samui เพื่อหารือใน 4 หัวข้อหลัก ได้แก่ 1) Environmental Protection and Sustainability 2) Air Transport Protection 3) Economics Regulation และ 4) Aerodrome Safety โดยมีเนื้อหาสรุปในแต่ละหัวข้อ ดังนี้

1) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน (Environmental Protection and Sustainability)

- DGCA มีแผนที่จะจัดทำ SAF Roadmap ซึ่งสอดคล้องกับโครงการศึกษาความเหมาะสมของ SAF สำหรับภาคการบินของประเทศไทยในปี 2567 ของ กพท. โดย กพท. และ DGCA จะร่วมกันเป็นเจ้าภาพจัด CORSIA Regional Workshop ในปี 2567 รวมถึงแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกของภาคการบินร่วมกัน
- กพท. และ DGCA จะสนับสนุนให้สนามบินจัดทำและดำเนินระบบ Airport EMS ในปี 2567 ต่อไป ซึ่ง กพท. ได้มีการประสานกับประเทศญี่ปุ่น เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในโครงการ Airport EMS ของอาเซียนแล้ว

2) การคุ้มครองด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Protection)

กพท. และ DGCA มีแผนในการหารือเกี่ยวกับกองทุนการบินแหล่งที่มาของเงินทุนรวมถึงกลไกการจัดหาเงินทุน เพื่อใช้สนับสนุนการเดินทางไปยังท่าอากาศยานรองและเพิ่มเครือข่ายเชื่อมโยงการเดินทางข้ามภาค

3) Currently, there are more than 1,400 ramp inspector reports. Therefore, the meeting suggested that the reports be collated and delivered once a week, putting emphasis on planning, inspection prioritization, risk assessment for each country. Testing of the suggestion will start in 2024.

2. Ramp inspector training was provided as part of the IAP in collaboration with Thai Airways International Public Company Limited for training on static aircraft. Use of the RAIN application for ramp inspection was also discussed to facilitate inspectors' activities and establish risk base analysis. Additionally, there was a discussion on how regulations should be developed, information about standard inspections was shared, and foreign air operators were trained to conduct more effective ramp inspections. The training's goal was to drive collaboration and development among ASEAN members.

6) The project on cooperation between CAAT and the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) – Indonesia

Four major topics were discussed at the second collaboration meeting between CAAT and the DGCA, which took place from 7–9 November 2023, at the Celes Samui Hotel: 1) environmental protection and sustainability; 2) air transport protection; 3) economic regulations; and 4) aerodrome safety. The topics are summarized hereunder:

1) Environmental Protection and Sustainability

- The DGCA advocated the building of a sustainable aviation fuel (SAF) roadmap in line with CAAT's SAF Feasibility Study Project for Thailand's aviation sector in 2024. To share expertise in regulating GHGs originating from the aviation industry, CAAT and the DGCA will co-host the CIRSIA regional workshop in 2024.
- In 2024, all airports will be encouraged by CAAT and the DGCA to adopt the Environmental Management System (EMS). CAAT has already worked with Japan to facilitate the execution of the Airport EMS initiative across ASEAN Member Nations in this regard.

2) Air Transport Protection

In order to encourage travel to secondary airports and boost cross-regional travel connectivity networks, CAAT and the DGCA reviewed aviation funds, sources of funding, and funding processes.

3) กฎระเบียบด้านเศรษฐกิจ (Economics Regulation)

กพท. เสนอความร่วมมือกับ DGCA ในการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องการจัดการข้อร้องเรียน เพื่อการกำกับดูแลที่ดีขึ้น และเนื่องจาก กพท. และ DGCA มีแนวทางการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ใกล้เคียงกัน จึงมีการสอบถามแนวทางการพิจารณาและมาตรการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ดี เพื่อนำไปศึกษาและปรับใช้กับกฎเกณฑ์หรือมาตรการของแต่ละประเทศได้เพิ่มเติม

4) ความปลอดภัยด้านสนามบิน (Aerodrome Safety)

กพท. อยู่ระหว่างเตรียมการกำกับดูแลสนามบินน้ำ ด้านการพัฒนามาตรฐานและกฎระเบียบสนามบิน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากประเทศไทยมีผู้ประกอบการเอกชนที่ประสงค์จะนำอากาศยานปฏิบัติการบินขึ้นลงบนพื้นน้ำ ซึ่งปัจจุบัน DGCA มีสนามบินน้ำในการดูแลทั้งหมด 5 แห่งและกำลังจะแก้ไขกฎระเบียบเพื่อให้บุคลากรสนามบินน้ำเข้าไปรวมอยู่ในนิยามของบุคลากรสนามบิน ดังนั้น กพท. และ DGCA จึงมีแผนที่จะร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดในเรื่องการพัฒนาความสามารถ และแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับสนามบินน้ำในอนาคต

7) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)

กพท. ร่วมกับ CAAS กำหนดหัวข้อในการประชุม เพื่อสร้างความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญในเรื่อง Aviation Safety, Air Traffic Management, Aviation Security, Air Transport และ UAS ระหว่างไทยและสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 10 - 11 ตุลาคม 2566 ณ โรงแรมชาเทรียม ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ โดยเนื้อหาในแต่ละเรื่องมีรายละเอียด ดังนี้

1) ความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety)

กพท. และ CAAS ร่วมหารือและแลกเปลี่ยนประสบการณ์เพื่อยกระดับ พัฒนาระบบการการดำเนินการแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ซึ่งในอนาคต กพท. และ CAAS จะร่วมกันแลกเปลี่ยนและฝึกอบรมในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงอันเกิดจากความอ่อนล้า (Fatigue Risk Management System: FRMS) เพื่อส่งเสริมให้ FRMS เป็นส่วนหนึ่งในแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP)

2) การรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security)

กพท. และ CAAS ร่วมกันแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบด้านวัตถุอันตราย รวมถึงเทคโนโลยีของเครื่องตรวจจับวัตถุอันตรายในปัจจุบันที่ไม่สามารถใช้ตรวจจับวัตถุอันตรายได้ทุกชนิด จึงมีความเห็นตรงกันในการนำเรื่องกฎระเบียบด้านวัตถุอันตรายเป็นหัวข้อการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศในครั้งต่อไป

3) Economics Regulations

CAAT and the DGCA collaborated to advance knowledge and understanding about economic governance and to exchange information on complaint management in order to achieve more efficient governance. Given that the economic governance of CAAT and DGCA is comparable, both entities exchanged guidelines for considering and implementing good economic governance policies in order to better comprehend and modify the economic regulations and policies of each country.

4) Aerodrome Safety

CAAT is preparing to regulate water aerodromes, develop water aerodrome standards and regulations, and enhance personnel capacity, because private operators in Thailand would like to use water aerodromes, especially for seaplane operations. Currently, the DGCA has a total of five water aerodromes under its supervision and is amending aerodrome regulations to allow water aerodrome personnel to be included among regular aerodrome personnel. Therefore, CAAT and the DGCA closely worked together in developing capacity and exchanging knowledge about water aerodrome deployment in the future.

7) The project on cooperation between CAAT and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)

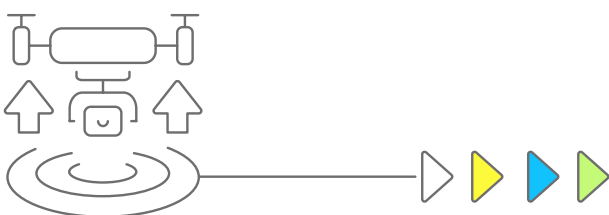
A meeting was conducted between CAAT and the CAAS at Chatrium Hotel Riverside Bangkok from 10–11 October. The meeting's agenda addressed fostering cooperation and exchange of policies, action plans, and significant activities regarding aviation safety, aviation security, air transport, air traffic management, and UAS. Details about each topic are given hereunder:

1) Aviation safety

Together, CAAT and the CAAS discussed and shared experience to improve and develop the state safety program (SSP). To promote the fatigue risk management system (FRMS) as part of the SSP, CAAT and the CAAS will collaborate in the future to exchange knowledge and provide bilateral training on the system.

2) Aviation security

In order to improve the current technology for dangerous goods inspection that is not 100% effective, CAAT and the CAAS partnered to exchange experience and expertise regarding dangerous goods regulations. Therefore, CAAT and the CAAS agreed to make dangerous goods restrictions the main focus of the upcoming ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) Forum.



3) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport)

กพท. และ CAAS ร่วมกันแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณการณจำนวนเที่ยวบินและอัตราการฟื้นตัวในบางพื้นที่ ซึ่ง กพท. ได้รับข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแผนการขยายโครงสร้างพื้นฐานกลยุทธ์การเพิ่มจำนวนบุคลากร และการนำระบบอัตโนมัติมาใช้ที่บริเวณการบิน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและความเหมาะสมซึ่งในอนาคต กพท. และ CAAS จะมีส่วนร่วมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป

4) การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)

กพท. และ CAAS ร่วมมือกันเพื่อเพิ่มจำนวนและขีดความสามารถของผู้เข้าร่วมโครงการ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ ลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และการเพิ่มความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศระหว่างสถานการณ์พิเศษต่างๆ เพื่อพัฒนาเครือข่ายการบริหารเส้นทางการบินของภูมิภาค

5) ระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aircraft Systems)

กพท. และ CAAS ร่วมกันหารือเกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การเคลื่อนที่ทางอากาศขั้นสูง (Advanced Air Mobility: AAM) และระบบอากาศยานซึ่งขับจากระยะไกล (Remotely Piloted Aircraft Systems: RPAs) รวมถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการฝึกอบรมนักบินอากาศยาน การขออนุญาตบินอากาศยาน และพื้นที่สำหรับการทดลองการบินอากาศยานทั้งนี้ กพท. ได้เชิญ CAAS และผู้ประกอบการด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเข้าร่วมงาน Thailand UAS Airshow 2024 ซึ่งมีกำหนดที่จะจัดขึ้นในประเทศไทย โดยจะมีการแจ้งรายละเอียดเพิ่มเติมต่อไป

8) โครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ระหว่างประเทศไทยกับ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)

กพท. ดำเนินการเก็บข้อมูลสัญญาณ GNSS โดยการใช้อุปกรณ์ GBAS เพื่อวิเคราะห์ชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ เพื่อสรุปผลการทดสอบการวัดประสิทธิภาพการให้บริการของระบบ GBAS ภายใต้อากาศในประเทศไทย ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากหน่วยงาน Ministry of Internal Affairs and Communication (MIC) ของประเทศญี่ปุ่นในการดำเนินการ อาทิ การติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบ การพัฒนาแบบจำลองความเสี่ยง การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่

ทั้งนี้จากการดำเนินโครงการดังกล่าว พบว่า เมื่อนำระบบ GBAS และแบบจำลองอุปสรรคของชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์มาคำนวณค่าแก้ไขความคลาดเคลื่อน (Correction) นั้น จะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ ICAO กำหนด และพบประเด็นปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการ GBAS ดังนี้

1) ปัญหาความแปรปรวนจากชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ ซึ่งทำให้ระบบ GBAS ไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากไม่สามารถรับสัญญาณจากดาวเทียม GNSS ได้ โดยในเบื้องต้นได้ดำเนินการเปลี่ยนเสาอากาศที่ใช้รับสัญญาณที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ทั้งนี้ หากมีการทดสอบสถานะความแปรปรวนจากชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์เพิ่มเติม อาจได้ผลการทดสอบที่แตกต่างกันไปตามสถานการณ์ต่างๆ

3) Air transport

CAAT and the CAAS jointly exchanged information on the expected number of flights and recovery rate in specific areas. In this context, CAAT received feedback on the plans for increasing infrastructure, recruitment strategy, and the implementation of automation in flight areas to enhance efficiency and suitability. In the future, information on relevant strategies will be shared between CAAT and the CAAS.

4) Air Traffic Management

CAAT and the CAAS worked together to improve the capacity of participants in the Asian-Pacific Cross-Border Multi-Nodal AFTM Collaboration (AMNAC) project. In order to expand the air traffic management network in the region, this project sought to improve air traffic efficiency, reduce the workload of air traffic controllers, and improve air traffic safety during unusual scenarios.

5) Unmanned Aircraft Systems (UAS)

CAAT and the CAAS jointly discussed the UAS situation in relation to advanced air mobility (AAM) and remotely piloted aircraft systems (RPAs). Furthermore, both parties shared information regarding aircraft pilot training, aircraft flight requests, and space for flight testing. In this context, CAAT extended an invitation to CAAS and UAS operators to participate in the Thailand UAS Airshow 2024. More information will be provided later.

8) The project on collaboration between Thailand and the Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) on a ground-based augmentation system (GBAS) demonstration

To compile the test results of gauging GBAS service efficiency within Thailand's atmosphere, CAAT gathered Global Navigation Satellite System (GNSS) signal data using GBAS to examine the ionosphere. The Ministry of Internal Affairs and Communication (MIC) of Japan provided financing for this operation in order to install equipment, conduct testing, create a risk model, exchange expertise, and train personnel.

In this regard, it was discovered that the system's efficiency will fall within the ICAO standard when the GBAS and the ionosphere model are utilized to determine the correction value. The following flaws were also discovered that could compromise the security of GBAS services:

1) The incapacity of the GBAS system to receive GNSS satellite signals is caused by the issue of ionospheric anomalies. Initial steps have been carried out to modify the antenna in order to receive signals more effectively. However, depending on the circumstances, different test findings may be obtained if the ionospheric anomalies are tested further.

2) ปัญหาการรบกวนทางความถี่ GPS ส่งผลให้ระบบ GBAS ใช้งานไม่ได้เป็นบางช่วงเวลา เนื่องจากไม่สามารถรับสัญญาณดาวเทียมได้ โดยพบว่าความถี่ GPS ส่วนใหญ่มาจากอุปกรณ์ GPS Jammer จากรถตู้สาธารณะในกรณี กพท. จึงริเริ่มโครงการแก้ปัญหาและพัฒนากลไกป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ GNSS เพื่อหาแนวทางแก้ไขและบรรเทาผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะดำเนินการในปี 2567 ต่อไป

งานจัดทำชุดข้อมูลให้บริการภายในและภายนอกองค์กร (โดยโครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytics Dashboard) และโครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics))

กพท. ได้จัดทำข้อมูลเพื่อให้ กพท. เป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารการให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็นข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการวิเคราะห์สถานการณ์ และประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาคriticalร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็นชุดข้อมูลภายนอก และภายใน ดังนี้

ชุดข้อมูลภายนอก

กพท. มีเป้าหมายในการจัดทำรายงานชุดข้อมูลสำหรับให้บริการ (Data package) ในระหว่างปี 2566 - 2568 จำนวนข้อมูลทั้งสิ้น 70 ชุดข้อมูล โดยแบ่งเป็น ปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล ปี 2567 จำนวน 30 ชุดข้อมูล และปี 2568 จำนวน 35 ชุดข้อมูล

ในปี 2566 กพท. ดำเนินการจัดทำรายงานชุดข้อมูลสำหรับให้บริการ (Data package) จำนวน 5 ชุดข้อมูล ได้แก่ 1) ชุดข้อมูลขอจัดตั้งสายการบิน 2) ชุดข้อมูลขอใบรับรองด้านอากาศยาน 3) ชุดข้อมูลขอรับเส้นทางและเวลาการบิน 4) ชุดข้อมูลสถาบันอบรมด้านการบิน และ 5) ชุดข้อมูลอัตราค่าบริการเกี่ยวกับสายการบิน

ชุดข้อมูลภายใน

กพท. มีเป้าหมายในการจัดทำชุดข้อมูลสำหรับให้บริการข้อมูลผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร จำนวนทั้งสิ้น 12 ด้าน ตามประเภทของการดำเนินงาน ได้แก่ 1) ด้านการประกอบกิจการการบินพลเรือน 2) ด้านการบินทั่วไป 3) ด้านอากาศยาน 4) ด้านหน่วยซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน 5) ด้านผู้ประจำหน้าที่และสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน 6) ด้านพิธีการบิน 7) ด้านการจัดสรรห้วงอากาศและบริการการเดินทาง 8) ด้านการรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ 9) ด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน 10) ด้านเศรษฐกิจการบิน 11) ด้านสิ่งแวดล้อม และ 12) ด้านการดำเนินการสนามบิน โดย กพท. มีเป้าหมายในการจัดทำชุดข้อมูลภายใน ดังนี้ ปี 2566 จำนวน 5 ด้าน และปี 2567 จำนวน 7 ด้าน

ในปี 2566 กพท. ดำเนินการจัดทำชุดข้อมูลแล้วเสร็จตามแผนจำนวน 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านอากาศยาน 2) ด้านการประกอบกิจการการบินพลเรือน 3) ด้านการบินทั่วไป 4) ด้านหน่วยซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และ 5) ด้านผู้ประจำหน้าที่และสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

2) Due to GPS signal interference, the GBAS system becomes inoperable at times. Thus, it is unable to receive satellite signals. It was discovered that GPS jammer devices from public vehicles were the source of most GPS frequencies. To address and mitigate the effects of the previously described issue, CAAT launched a project to develop an approach to prevent GNSS signals from being interfered with by these frequencies. This project will be executed in 2024.

Preparation of data sets to serve internal and external agencies under the project on statistical analytic dashboard development and the big data and analytics project

To serve as a one-stop service information center for providing entrepreneurs and the general public with aviation-related information and suggestions, receiving their complaints, and analyzing the aviation situation and important relevant issues for systematic and continuous problem-solving and development with the stakeholders, CAAT has been preparing the following external and internal data sets:

External Data Sets

The goal is to prepare a data package report that covers the period from 2023 to 2025. The package consists of 70 data sets: 5 sets in 2023, 30 sets in 2024, and 35 sets in 2025.

In 2023, five data sets were successfully established. They comprised: 1) data on applications for establishing airlines; 2) data on applications for aircraft certificates; 3) data on applications for flight routes and schedules; 4) data on aviation training organizations; and 5) data on airline charge rates.

Internal Data Sets

CAAT aims to have 12 data sets for internal services. Each data set collects information for each domain within CAAT's operations, namely: 1) civil aviation businesses; 2) general aviation; 3) aircraft; 4) maintenance and manufacture of aircraft parts; 5) personnel and aviation training organizations; 6) flight formalities; 7) airspace and aviation service management; 8) accident and emergency reporting; 9) civil aviation security; 10) aviation economics; 11) environmental stewardship; and 12) aerodrome operations. The plan is to prepare five internal data sets in 2023 and seven internal data sets in 2024.

In 2023, five data sets were successfully prepared. They addressed: 1) data on aircraft operation; 2) data on civil aviation businesses; 3) data on general aviation; 4) data on maintenance and manufacturing of aircraft parts; and 5) data on personnel and aviation-related training organizations.

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

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

โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัย และการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)

กพท. ดำเนินโครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) โดยมีการดำเนินการได้แก่ การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อใช้สำหรับการส่งต่อข้อมูล (Log Forwarder) ไปยังศูนย์เฝ้าระวังภัยคุกคามฯ การตรวจจับและเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ตลอด 24 ชั่วโมงต่อวัน 7 วันต่อสัปดาห์ การรายงานข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นทั่วโลก การฝึกอบรมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Awareness Training) สำหรับเจ้าหน้าที่ กพท. ในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ เพื่อให้ กพท. สามารถรับรู้ถึงสถานการณ์ภัยคุกคามทางไซเบอร์ต่าง ๆ และระบุถึงเหตุการณ์ผิดปกติได้อย่างรวดเร็ว แม่นยำ และเพื่อให้ กพท. มีความพร้อมในการรับมือและสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างทันทั่วทั้งที่

งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

กพท. เข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยดำเนินการตามกรอบระยะเวลาการประเมินของสำนักงานคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) คือช่วงระยะเวลาระหว่าง 1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2566 ซึ่งในวันที่ 10 สิงหาคม 2566 สำนักงาน ป.ป.ช. เผยแพร่ประกาศผลการประเมิน ITA ประจำปี 2566 ของ กพท. มีรายละเอียด ดังนี้

“กพท. ได้รับผลการประเมินอยู่ในระดับ “ผ่าน” ตามเกณฑ์การประเมินที่มีการปรับใหม่ โดยมีผลคะแนนภาพรวมร้อยละ 88.91 คะแนน ซึ่งผลการประเมินระดับ “ผ่าน” สามารถเทียบเคียงได้กับผลการประเมินระดับ “A” ตามเกณฑ์การประเมินเดิม อย่างไรก็ตาม ในปี 2566 กพท. มีคะแนนลดลงจากปีที่ผ่านมา -1.66 คะแนน”

ทั้งนี้ กพท. จะนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบระเบียบและเตรียมความพร้อมในการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะบนแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบต่อไป

Cyber Security Managed Services

CAAT implemented a project on the potential enhancement of cyber security-managed services to keep abreast of cyber threats and issues so that the organization can identify anomalous incidents quickly and precisely as well as to enable the organization to immediately respond to and address any emergencies.

In this context, CAAT has installed log forwarders for transmitting information to the surveillance center. Surveillance has been carried out 24/7 and news of cyber threats worldwide has been consistently reported. In addition, CAAT personnel have been provided with cyber security awareness training on various related issues.

The Integrity and Transparency Assessment (ITA)

CAAT has participated in the ITA of government organizations and has been assessed in line with the timeframe determined by the Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC); that is, from 1 January 2023 to 30 June 2023. The NACC reported the following ITA result for CAAT on 10 August 2023:

CAAT “passed” the revised ITA criteria with an overall score of 88.91 points, equivalent to “A” level according to the former grading criteria. However, CAAT’s score in 2023 was lower from that in 2022 by 1.66 points.

Based on the ITA result, CAAT will improve its operations especially in terms of systematic management of data and preparedness for disclosing data to the public and stakeholders on the organization’s electronic platforms.



โครงการ/งาน ประจำปี 2567
(รวมโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2566)
Projects/Work to Be Carried Out in 2024
(including ongoing projects from previous years)

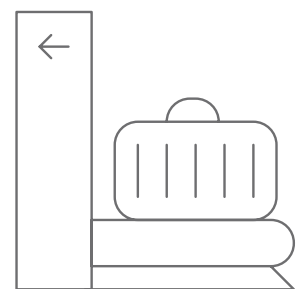
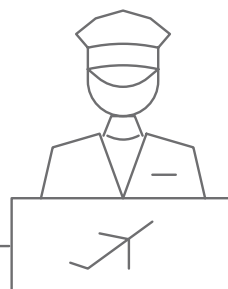


ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

1. โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย (เฉพาะประเด็นสำคัญ) (โครงการต่อเนื่อง) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 2. โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 3. โครงการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย
 4. โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 5. โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 6. โครงการพัฒนาระบบการติดตามและแจ้งเตือนอัตโนมัติของการแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ให้บริการการเดินอากาศ
 7. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 8. โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 9. งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 10. งานใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (TCARs) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
 11. งานพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Report On Act Of Unlawful Interference)
 12. งานตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย
 13. งานตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย
 14. โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยโดยการฝึกอบรมสัมมนาสำหรับ AVSEC Manager
 15. งานติดตามและประเมินการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) ฉบับปี พ.ศ. 2567 - 2569 เพื่อให้สมรรถนะความปลอดภัยในการบินพลเรือนบรรลุ ALoSP ที่กำหนด
 16. โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ระยะที่ 1 - 4 (ต่อเนื่องจากปี 2566)
1. The amendment of major issues of the Air Navigation Safety Act (ongoing project from 2022)
 2. The development of Performance Based Regulations (PBRs) (ongoing project from 2022)
 3. The assessment of legal effectiveness
 4. The development of the competency-based training program and assessment system (ongoing project from 2023)
 5. The development of a comprehensive system for the operations of unmanned aerial vehicles (covering aircraft, operators, training organizations, and licensing)
 6. The development of monitoring and automatic warning systems for navigation operators' defect management
 7. Self-assessment using the ICAO PQ to improve EI score (ongoing project from 2022)
 8. Self-assessment using the ICAO PQ to prevent SSC and SSeC (ongoing project from 2022)
 9. The development of regulations related to CAAT's regulatory functions (ongoing work from 2022)
 10. The enforcement of the Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) (ongoing project from 2022)
 11. The development of a system to report on act of unlawful interference
 12. Safety and security monitoring and audit
 13. Monitoring of the implementation of the plan for improving the management of defects that can cause safety and security problems
 14. Security promotion via seminar/training programs for AVSEC managers
 15. Monitoring and assessment of the implementation of the Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP), B.E. 2567-2569 (2024-2026) to ensure the set ALoSP is achieved.
 16. Driving the national aviation continuity management system, phases 1-4 (ongoing project from 2023)



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 17. โครงการส่งเสริมความรู้ในเรื่องการซ้อมแผนเผชิญเหตุให้กับผู้ดำเนินการสนามบิน (Aviation Security Exercise Workshop) 18. งานจัดทำหลักสูตร Security Awareness สำหรับผู้ดำเนินการ 19. งานฝึกซ้อมแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan) 20. โครงการยกระดับด้านความปลอดภัย CAT1 (ต่อเนื่องจากปี 2565) 21. โครงการศึกษาแนวทางติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบิน 22. โครงการสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานการดำเนินงานการจัดสรรเวลาการบินจากประเทศอังกฤษ 23. โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) (ต่อเนื่องจากปี 2566) 24. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย 25. โครงการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ 26. โครงการสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจในข้อบังคับบวร. ว่าด้วยการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารฉบับใหม่ 27. โครงการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจของประเทศชั้นนำ (สหราชอาณาจักร ประเทศสเปน และประเทศญี่ปุ่น) | <ul style="list-style-type: none"> 17. The aviation security exercise workshop for airport operators 18. Formulation of the Security Awareness Curriculum for operators 19. Rehearsals under the Air Traffic Management (ATM) Contingency Plan 20. The enhancement of aviation safety to achieve the US Federal Aviation Administration's CAT1 (ongoing project from 2022) 21. The study on the monitoring and inspection of flight operation according to the flight permits 22. Support for the development of slot management standard for flights from England 23. The production of manual and guidance for the management and provision of economic-critical information 24. The study of criteria and review of passenger service charge rates at the airports in Thailand 25. The development of inspectors and economic regulation officers 26. Enhancement of public awareness and understanding of the new Civil Aviation Board's Regulations on Passengers' Rights Protection 27. The study of the Best Practice of the civil aviation economic supervision in the United Kingdom, Spain, and Japan |
|---|--|

ยุทธศาสตร์ที่ 2

มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

Strategy 2: Committed to international aviation performance standards

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (ต่อเนื่องจากปี 2565) 2. โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) (ต่อเนื่องจากปี 2566) 3. โครงการ SWIM Implementation 4. โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์พัฒนาห้วงอากาศและการดำเนินการแห่งชาติ 5. โครงการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง CAAT-EUROCONTROL ด้านการพัฒนาตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการบินของประเทศ 6. งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย (ต่อเนื่องจากปี 2565) 7. งานจัดทำแผนแม่บทการจัดการข่าวสารการบินแห่งชาติ (National Aeronautical Information Management Master Plan) เพื่อพัฒนาระบบการจัดการข่าวสารการบินของประเทศ | <ul style="list-style-type: none"> 1. The development of the aviation performance measurement system (ongoing project from 2022) 2. The formulation of the System Wide Information Management (SWIM) master Plan for Thailand (ongoing project from 2023) 3. The SWIM implementation project 4. The formulation of the national air space development and management strategic plan 5. The preparation of a cooperation agreement with EUROCONTROL on the development of the national aviation performance index 6. Driving the implementation of the National Airspace and Air Navigation Master Plan (ongoing project from 2022) 7. The formulation of the National Aeronautical Information Management Master Plan to develop Thailand's aeronautical information management system |
|--|---|

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

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

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
2. งานประสานหน่วยงานการบินเพื่อจัดทำมาตรฐานข้อมูลการบินของประเทศ
3. งานจัดทำเว็บไซต์ศูนย์รวมข้อมูลการจัดสรรเวลาการบิน
4. โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการรับรอง การให้อนุญาตและการบริการประชาชน (ต่อเนื่องจากปี 2565)
5. โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
6. โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
7. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Application)
8. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค
9. โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA)-Indonesia
10. โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)
11. โครงการส่งเสริมบุคลากรในการเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมในเวทีระดับสากล
12. โครงการแก้ไขปัญหาและพัฒนากลไกการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ
13. โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan) (ต่อเนื่องจากปี 2565)
14. โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา (ต่อเนื่องจากปี 2566)
15. โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024
16. โครงการจัดทำแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
17. โครงการจัดสัมมนาและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย
18. โครงการ Thailand Air Navigation Networking Forum 2024
19. โครงการสนับสนุนการใช้ท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาค
1. The development of the complaint management system (ongoing project from 2023)
2. Collaborating with aviation agencies to establish national standards for aeronautical information
3. The creation of a website of slot allocation database
4. The development of an unmanned aerial vehicle (UAV) database for certification, licensing and public service
5. The development of the UAV tracking and monitoring system (ongoing project from 2022)
6. The development of the integrated digital technology or smart platform (ongoing project from 2023)
7. The development of Information system to transform CAAT into a digital organization (digital application)
8. Cooperation between CAAT and ICAO in regional training management
9. The meeting on cooperation between CAAT and the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) – Indonesia
10. The meeting on cooperation between CAAT and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)
11. The enhancement of the roles and participation of CAAT personnel in the international arena
12. Addressing the problems of Global Navigation Satellite System (GNSS) radio frequency interference at Suvarnabhumi Airport and development of a safeguarding system
13. The formulation of the Drone Master Plan (ongoing project from 2022)
14. The formulation of the Thailand's Air Transport Development Plan (2023-2037) and an action plan to support national civil aviation policy in each sector (ongoing project from 2023)
15. Organizing the Thailand UAS Airshow and Symposium 2024
16. Preparing a negotiation plan to establish or revise the agreements on air navigation services
17. Organizing seminars and activities to promote Thailand's aviation industry
18. The Thailand Air Navigation Networking Forum 2024
19. Supporting the use of airports to facilitate cross-regional travel

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 20. โครงการเป็นเจ้าภาพจัดประชุมและประธานคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน 21. โครงการสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย 22. งานพัฒนาความร่วมมือมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินรวมถึงส่วนประกอบต่าง ๆ กับหน่วยงาน ISO และ JARUS 23. โครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (AIRPORT EMS) (ต่อเนื่องจากปี 2566) 24. โครงการศึกษาแนวทางการดำเนินงานเรื่อง Sustainable Aviation Fuels สำหรับภาคการบินของประเทศไทยและปรับปรุง State Action Plan 25. โครงการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายในประเทศและต่างประเทศในการสนับสนุนให้เกิดการใช้ SAF ในประเทศ | <ul style="list-style-type: none"> 20. Hosting the ASEAN Air Transport Working Group Meeting and chairing the working group 21. The study and survey of Thailand's need for personnel in aviation 22. Working together with ISO and JARUS to develop standards for UAVs and other parts 23. Encouraging airports with the setup of their airport environmental management systems (AIRPORT EMS) (ongoing project from 2023) 24. Review of sustainable aviation fuels operational guidelines for Thailand's aviation sector and enhancement of the state action plan 25. Collaboration with domestic and international organizations to advance SAF usage in Thailand |
|---|--|

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

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

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี (ต่อเนื่องจากปี 2566) 2. โครงการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรม กพท. 3. โครงการยกระดับกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์องค์กร 4. โครงการพัฒนาระบบงานบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ 5. งานจัดทำแผนอัตรากำลัง (Workforce Plan) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล 6. งานจัดทำแนวทางการสรรหาและคัดเลือกพนักงานเชิงรุก (Proactive Recruitment) 7. งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมาย (High Performance Leadership and Outstanding people development) (ต่อเนื่องจากปี 2566) 8. โครงการจัดทำแผนการจัดหาอาคารสำนักงานถาวร (ต่อเนื่องจากปี 2566) 9. โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution (ต่อเนื่องจากปี 2566) 10. งานส่งเสริมความตระหนักรู้และความเข้าใจต่อพฤติกรรมที่พึงประสงค์ในค่านิยมร่วมองค์กร (Core Values) ให้กับพนักงาน 11. งานส่งเสริมสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตพนักงานด้านจิตสังคม 12. งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) 13. งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของ กพท. 14. โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) (ต่อเนื่องจากปี 2566) | <ul style="list-style-type: none"> 1. Management of the LeTCI system (ongoing project from 2023) 2. Promoting and developing innovation within CAAT 3. The enhancement of the organization's strategic planning process 4. The development of the human resource management and development system 5. Improving the workforce plan in congruence with international standards 6. Establishing guidelines for proactive recruitment 7. High performance leadership and outstanding people development (ongoing project from 2023) 8. Planning the acquisition of a permanent office building (ongoing project from 2023) 9. The enhancement of employee engagement and contribution (ongoing project from 2023) 10. Promoting employee's desirable behaviors according to the organization's core values 11. Promoting a work environment that supports employees' psychosocial well-being. 12. Implementation of the Integrity and Transparency Assessment (ITA) of government organizations 13. Driving CAAT's organizational integrity assessment 14. Establishing the statistic analytic dashboard for air transportation (ongoing project from 2023) |
|---|--|

15. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 16. โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 17. โครงการเช่าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 18. โครงการบริหารกำกับดูแลการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 19. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารและพัฒนาบุคลากรแบบบูรณาการ (HRIS) (ต่อเนื่องจากปี 2566)
 20. โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration
 21. โครงการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลแบบอัจฉริยะ (Smart Infrastructure)
 22. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการกฎหมายและกฎระเบียบ (Legal Management)
 23. งานพัฒนากระบวนการงานจัดซื้อจัดจ้าง
 24. โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ของสำนักงานการbinพลเรือนประเทศไทย (New Scheme of Regulatory Fee) (ต่อเนื่องจากปี 2564)
 25. โครงการจ้างจัดทำเครื่องมือในการบริหารจัดการรายได้ (Revenue Management Tool)
 26. งานกำหนดมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย
15. Big data management and analytics (ongoing project from 2023)
 16. The promotion and enhancement of the cyber security management services (ongoing project from 2023)
 17. Leasing information infrastructure for a smart office (ongoing project from 2023)
 18. Supervision of the information technology development (ongoing project from 2023)
 19. The development of an integrated HRIS (human resources information system)
 20. The development of a system to support hybrid workplace operations through unified communication and collaboration
 21. The procurement of smart infrastructure
 22. The development of the legal management system
 23. The development of procurement processes
 24. The establishment of a new scheme of regulatory fee (ongoing project from 2021)
 25. Employment of a consultant to develop revenue management tools
 26. Identifying cost control measures

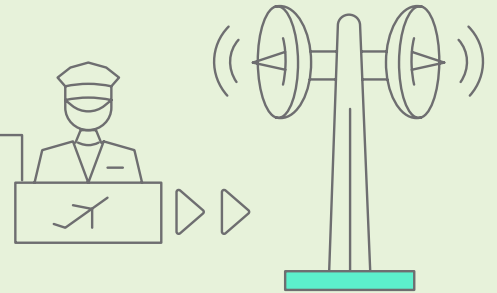


ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี 2566
Missions and Achievements in 2023

ด้าน Safety & Security

Safety and Security





1. การกำกับดูแลความปลอดภัย ในปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน

วัตถุประสงค์

1. จัดทำพัฒนากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการปฏิบัติการบินของบอลลูนอากาศร้อน
2. เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ในด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน โดยการศึกษาดูงานการปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน ณ ประเทศสเปน

รายละเอียดโดยสรุป

ความร่วมมือจาก EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EU-SEA APP) ในระหว่างเดือนสิงหาคม - ธันวาคม 2565 ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้รับความช่วยเหลือจาก EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EASA-SEA APP) ตามโครงการ EASA Arise Plus, Project activity: Hot Air Balloon Operations-Thailand โดยมี Ms. Melaranta Mojca เป็น Project Manager และมี Balloon Operations Expert/EU-SEA APP (Balloon instructor and examiner), Mr. Matthias Borgmerier ในการให้ความช่วยเหลือต่อ กพท. ในด้านคำปรึกษาและข้อแนะนำในการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน (Hot air balloon operations) และกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

การพัฒนากฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน ได้มีการนำ EASA Balloon Rule Book มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากฎระเบียบตาม Performance-Based Regulation โดยมีการพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดให้มีความสอดคล้องกับการปฏิบัติการบินบอลลูนในประเทศไทย ต่อมา กพท. ได้ขอขยายระยะเวลาโครงการ Extended Hot Air Balloon-Thailand Project 2023 โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ได้ดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายปฏิบัติการบินบอลลูนอากาศร้อน รวมทั้งมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินบอลลูนในด้านใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินบอลลูน ด้านการปฏิบัติการบินบอลลูน และด้านความสมควรเดินอากาศและการคงความต่อเนืองความสมควรเดินอากาศของอากาศยานประเภทบอลลูนเพื่อให้อบรมบุคลากรปฏิบัติการที่ครบทุกด้านในเดือนเมษายน 2566



1. Safety Oversight of Hot Air Balloon Operations

Objectives

1. To establish and develop laws to oversee hot air balloon operations.
2. To provide officers with expertise for overseeing hot air balloon operations by conducting a study visit of such operations in Spain.

Summary

Under the supervision of CAAT, the Flight Operation Standards Department (OPS) received assistance from the EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EASA-SEA APP) from August to December 2022 in order to fully comply with the ARISE Plus Civil Aviation Project Activity: Hot Air Balloon Operations-Thailand. In this regard, Ms. Mojca Melaranta served as project manager, balloon operations experts from the EU-SEA APP team as balloon instructors and examiners, while Mr. Matthias Borgmerier assisted CAAT in drafting laws regarding hot air balloon operations and other related laws in compliance with the Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954).

To ensure that hot air balloon operations are safe and in accordance with performance-based regulations (PBR), laws have been developed based on the EASA Balloon Rule Book. Furthermore, in order to make these laws consistent with hot air balloon operations in Thailand, they were carefully

เมื่อวันที่ 25 กันยายน - 6 ตุลาคม 2566 ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการการบิน (OPS) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมการศึกษาดูงานการปฏิบัติการบินบัลลูนอากาศร้อน ณ กรุงมาดริด และเมืองต่าง ๆ ในประเทศสเปน (Hot Air Balloon Study Visit to Spain) ระหว่างโครงการศึกษาดูงานในครั้งนี้ กพท. ได้รับความช่วยเหลือด้านค่าใช้จ่ายในเดินทางเข้าร่วมการศึกษาดูงานจาก EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EASA-SEA APP) และได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศสเปน (Aviation Safety and Security Agency: AESA) Mr. Faustino Mortera และ EASA SEA APP ได้เชิญ Experts in Airworthiness-Hot Air Balloon, Mr. Stefan Fischer, EASA Project Certification Manager, General Aviation ร่วมให้ความรู้ด้านกฎหมายและด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินบัลลูน ซึ่งเป็นข้อมูลเชิงลึกและเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินบัลลูนอากาศร้อน (Hot Air Balloon Operations) ก๊าซบัลลูน (Gas Balloon Operations) และบัลลูนฮีเลียมแบบผูกมัด (Tethered Helium Balloons) คณะผู้เข้าร่วมการศึกษาดูงานได้เข้าศึกษาดูงาน ณ Ultramegic Company ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตบัลลูนอากาศร้อนในประเทศสเปน โดยได้รับฟังการบรรยายเรื่องการผลิตบัลลูนอากาศร้อนและอุปกรณ์ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน และกระบวนการบำรุงรักษาบัลลูนอากาศร้อน นอกจากนี้ได้เข้าศึกษาดูงาน ณ บริษัท AeroTour จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ - บัลลูนอากาศร้อนของประเทศสเปน โดยได้แลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน - บัลลูนอากาศร้อน (Approved Training Organisation) และด้านการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ (Continuing Airworthiness Part CAO/CAMO) รวมทั้งประสบการณ์ในการเข้าร่วมสังเกตการณ์การตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยมี Mr. Faustino Mortera, AESA Inspector ให้ข้อมูลด้านการตรวจสอบการปฏิบัติการบินบัลลูน การศึกษาดูงานในครั้งนี้ ผู้เข้าร่วมการศึกษาดูงานได้รับความรู้เชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินบัลลูนอากาศร้อน และบัลลูนฮีเลียมแบบผูกมัด และสามารถนำมาปรับใช้ในการกำกับดูแลการปฏิบัติการบินบัลลูนเชิงพาณิชย์ และการปฏิบัติการบินบัลลูนทั่วไปในประเทศไทย ทั้งนี้ การศึกษาดูงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงานฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบินให้เป็นผู้ตรวจสอบด้านการบินประเภทบัลลูนอากาศร้อน (CAAT-Hot Air Balloon Inspector) ซึ่งจะมีแผนในการฝึกอบรมในปี 2567 ต่อไป

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินโครงการตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2565 - ตุลาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

สามารถจัดทำกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการปฏิบัติการบินบัลลูนอากาศร้อน

deliberated and improved. Subsequently, CAAT requested an extension to the time frame for the Hot Air Balloon Project 2023. This was done to draft laws regarding hot air balloon operations in February 2023 and to hold a meeting for gathering input on other laws in relation to hot air balloon operations, such as balloon pilot licenses, balloon flight operations, and continuing balloon airworthiness within April 2023.

From 25 September to 6 October 2023, the OPS took part in a study visit to observe how hot air balloons operations were executed in Madrid and other cities in Spain. In addition to receiving support from the Spanish Aviation Safety and Security Agency (AESA), CAAT received funding from the EASA-SEA APP for travel expenses to participate in the study visit. Mr. Faustino Mortera from the AESA and the EASA-SEA APP also invited experts in hot air balloon airworthiness and Mr. Stefan Fisher, an EASA Project Certification Manager, to disseminate legal and technical knowledge regarding balloon flight operations as in-depth and practical guidance for safety oversight of hot air balloon operations, gas balloon operations, and tethered helium balloons. The study visit group attended a seminar on the manufacture of hot air balloons and its airworthiness equipment, as well as the maintenance procedures of hot air balloons at Ultramegic Company, a Spanish company that specializes in hot air balloon development. The group also visited AeroTour Company Limited, a hot air balloon operator in Spain, to exchange information about approved training organizations (ATO) for providing hot air balloon pilot training, continuing airworthiness organizations (CAO), and continuing airworthiness management organizations (CAMO), as well as to share experiences of participating in air operator inspections. In this regard, AESA Inspector Mr. Faustino Mortera was approached to share his knowledge about inspecting balloon flight operations. From this study visit, participants received comprehensive training on hot air balloon operations and tethered helium balloons. As such, they can now use their knowledge to oversee general and commercial balloon operations in Thailand. The study visit was part of the development plan that seeks to train and develop OPS staff members to be hot air balloon inspectors for CAAT. The training will be carried out in 2024.

Duration

The project was executed from August 2022 to October 2023.

Operational results

CAAT was successful in drafting laws to oversee hot air balloon operations.

2. การประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์ การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 6 (Inspector Attachment Programme: 6th IAP)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเป็นเวทีการหารือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศอาเซียน สำหรับแนวทางปฏิบัติ มาตรฐานการตรวจสอบ แลกเปลี่ยนข้อมูล และการฝึกภาคปฏิบัติในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ
2. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในเวทีภูมิภาคอาเซียน และความพร้อมของประเทศไทยในการเป็นเจ้าภาพ จัดโครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน และยกระดับบทบาทของประเทศไทยในการรักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล
3. เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในระดับมาตรฐานสากล ดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย
4. เสริมสร้างความเป็นผู้นำให้กับ กพท. ในเวทีอาเซียนและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย

รายละเอียดโดยสรุป

ตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน, โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในเวทีภูมิภาคอาเซียน ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (Flight Operations Standards Department: OPS) กองตรวจสอบอากาศยานต่างประเทศ (Foreign Air Operators Division: FA) ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดทำแผนและตรวจสอบการปฏิบัติการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ โดยยึดหลักการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Based Management) เพื่อกำกับดูแลมาตรฐานการดำเนินการด้านการปฏิบัติการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาขององค์การการบินระหว่างประเทศและกฎระเบียบที่กำหนด โดยเป็นศูนย์ข้อมูลในการเก็บรวบรวมประวัติการตรวจสอบการปฏิบัติในลานจอด เพื่อวิเคราะห์ประเมินความเสี่ยงและแลกเปลี่ยนกับส่วนงานกำกับดูแลของรัฐภาคีอื่นตามข้อกำหนดขององค์การการบินระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศสมาชิกที่มีความร่วมมือด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบิน ตลอดจนรายงานผลการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีข้อบกพร่องหรือมีการฝ่าฝืน มีมาตรฐานการปฏิบัติการต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวก หรืออาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย

OPS เป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน (AFOSA National Coordinators' Meeting) ในวันที่ 9 ตุลาคม 2566 และการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme: IAP) ระหว่างวันที่ 10 - 12 ตุลาคม 2566 ณ โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต เพื่อเสริมสร้างความ

2. The 6th Inspector Attachment Programme: 6th IAP

Objectives

1. To provide a venue where civil aviation agencies from ASEAN Member States can discuss guidelines for flight inspection standards, exchange aeronautical information, and put practical training into practice for inspecting foreign air operators' safety standards.
2. To improve Thailand's aviation position in the ASEAN regional arena, encourage Thailand to be the host of a hands-on training project to allow aviation inspectors in the ASEAN region to share their experiences on flight inspections, and boost Thailand's position in preserving and advancing a regulatory system that is equitable and complies with international standards.
3. To enhance efficiency in project management to meet international standards.
4. To strengthen the leadership of CAAT in the ASEAN arena to create a good image for Thailand.

Summary

Under the supervision of the OPS, the Foreign Air Operators Division (FA) executed the project on cooperation with the ICAO and international aviation agencies in order to promote and support Thailand's role in the ASEAN region. This endeavor aimed to be congruent with the 2023 annual action plan on Strategy 3: Improve and develop service systems to promote sustainable growth of the aviation industry. In this sense, the FA is responsible for developing plans and conducting operations inspections of those who hold certificates as foreign air operators by following risk-based management. This will ensure that the standards of foreign air operators' flight operations comply with the standards outlined in the ICAO Annexes to the Convention on International Civil Aviation and relevant regulations. The FA has served as a hub for recording aircraft parking and storage inspections. This facilitates risk evaluation; sharing obtained data with other Member States' regulatory agencies in compliance with ICAO requirements and with nations that collaborate on aerodrome safety oversight; reporting inspection findings; and enforcing the law when there are flaws, violations, standards that are lower than those outlined in the ICAO Annexes, or other factors attributing to the insecurity.

The OPS hosted an AFOSA National Coordinators' Meeting on 9 October 2023 and the Inspector Attachment Programme (IAP) from 10–12 October 2023 at Novotel Bangkok at Suvarnabhumi Airport. This aimed to improve the leadership of CAAT in the ASEAN region and foster a positive perception of Thailand. These meetings allowed civil aviation agencies from ASEAN Member States to discuss guidelines for flight inspection

เป็นผู้นำให้กับ กพท. ในเวทีอาเซียน และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย ตลอดจนเป็นเวทีการหารือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศอาเซียนสำหรับแนวทางปฏิบัติ มาตรฐาน การตรวจสอบ แลกเปลี่ยนข้อมูล และการฝึกภาคปฏิบัติในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ดำเนินอากาศต่างประเทศ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินโครงการระหว่างวันที่ 1 มีนาคม - 31 ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

1. การประชุมผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน (AFOSA National Coordinators' Meeting: NC Meeting)

การจัดประชุมผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2566 มีผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ได้แก่ ผู้แทนจากประเทศบรูไน ดารุสซาลาม กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และประเทศไทย

การประชุมดังกล่าวเป็นเวทีการหารือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยนายมานพ อังกาดี กองตรวจสอบอากาศยานต่างประเทศ (Foreign Air Operators Division: FA) (ผู้แทนจากประเทศไทย: AFOSA National Coordinator) เป็นประธานการประชุมร่วมกับ Lead National Coordinator (LNC): (ผู้นำผู้แทนอาเซียนจากประเทศสิงคโปร์ โดย Mr. Teo Weng Heng (Benjamin) และ Ms. Khoo Shi Ping (Jacelyn) เนื้อหาการประชุมรายละเอียดดังนี้

- ที่ประชุมมีการทบทวน AFOSA Terms of Reference (TOR) และเห็นชอบว่าไม่มีการแก้ไข AFOSA (TOR) ตามเอกสารแก้ไขฉบับที่ 1
- ที่ประชุมเห็นชอบให้ LNC ส่งร่างรายงานการประชุมแจ้งไปยังผู้แทนประเทศอาเซียน (AFOSA National Coordinator) และรายงานประเด็นสำคัญของการประชุมดังกล่าว ในการประชุม ATTC ครั้งที่ 23 ทั้งนี้ เพื่ออัปเดตข้อมูล สำหรับการประชุม ATTC ครั้งถัดไปได้กำหนดเวลาในการจัดส่งรายงานการประชุมภายใน 31 มีนาคม 2567
- การประชุม ATTC ครั้งที่ 23 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 3-4 ตุลาคม 2566 โดยที่ประชุมเห็นชอบเรื่องการรายงานจำนวน foreign operators ที่จะรายงานผลจากเที่ยวบินประจำเท่านั้น และจำนวนผู้ตรวจสอบ Ramp Inspectors จะต้องเป็นผู้ตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งจาก National Aviation Authorities เพื่อตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องแจ้งและรายงานผลดังกล่าวไปยัง LNC ภายใน 31 ธันวาคม 2566
- กำหนดการกิจกรรมกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ปี 2567 - 2668 โดยที่ประชุมเห็นชอบให้มีการจัดประชุม AFOSA National Coordinators' Meeting จำนวน 2 ครั้งต่อปี โดยครั้งแรกจะจัดภายในไตรมาสแรกของปี ผ่านทางออนไลน์ และครั้งที่ 2 ภายในไตรมาสที่ 3 พร้อมกับ Inspector Attachment Programme (IAP) โดยจะจัดการประชุมก่อนการประชุม ATTC เพื่ออัปเดตข้อมูลภายในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยผู้แทนจากประเทศ

standards, exchange aeronautical information, and put practical training into practice for inspecting foreign air operators' safety standards.

Duration

The project was carried out from 1 March to 31 December 2023.

Operational results

1. AFOSA National Coordinators' Meeting (NC Meeting)

The 5th AFOSA National Coordinators' Meeting took place on 9 October 2023. Among the participants were representatives from civil aviation agencies in ASEAN Member States, including Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore, and Thailand.

This meeting or discussion forum for civil aviation agencies among ASEAN Member States was chaired by Mr. Manop Hungkasi of the FA, representing Thailand and serving as the AFOSA national coordinator, and the Lead National Coordinator (LNC) jointly represented by Mr. Teo Weng Heng (Benjamin) and Ms. Khoo Shi Ping (Jacelyn) from Singapore. Details of the meeting are given hereunder:

- After reviewing the AFOSA Terms of Reference (TOR), the meeting decided that no amendments needed to be made. The TOR will therefore continue to be in compliance with the first amendment document.
- The meeting decided that in order to update information for the upcoming Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) meeting, the LNC will forward the draft minutes to AFOSA national coordinators in each ASEAN Member State and report on the main points from this NC meeting at the 23rd ATTC Meeting. The minutes were to be submitted by 31 March 2024.
- The 23rd ACCT meeting was held from 3-4 October 2023. For the inspection of foreign air operators, the meeting agreed to report the number of foreign air operators from regular flights alone and the number of ramp inspectors who must be appointed by national aviation authorities. By 31 December 2023, ASEAN member countries were required to notify and submit such findings to the LNC.
- An activity schedule for ASEAN Member States for 2024-2025 was prepared at the meeting. As such, the NC Meeting will take place twice a year; the first meeting will be conducted online in the first quarter, and the second meeting will coincide with the IAP in the third quarter prior to the ATTC meeting in order to update information from ASEAN countries. Additionally,

อินโดนีเซียเสนอให้เพิ่มการประชุมออนไลน์สำหรับการแชร์ข้อมูลด้านเทคนิคระหว่างช่วงกลางปี ก่อนการประชุมครั้งที่ 2 และผู้แทนจากบรูไนดารุสซาลามเสนอให้มีการแจ้งหัวข้อในการประชุมและข้อความคำถามล่วงหน้า เพื่อที่ประชุมจะได้รวบรวมข้อมูลสำหรับจัดทำกำหนดการของปี 2567

- เจ้าภาพการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 7 (The 7th Inspector Attachment Programme: IAP) จะต้องดำเนินการจัดการประชุม NC และ IAP ร่วมกับ LNC (ผู้นำผู้แทนอาเซียนจากประเทศสิงคโปร์) ทั้งนี้การประชุม NC ครั้งที่ 1 LNC เป็นผู้ดำเนินการ ที่ประชุมรับทราบข้อเสนอของสิงคโปร์ โดยประเทศเจ้าภาพที่จะหมุนเวียนจากการดำเนินการที่ผ่านมา LNC ได้ติดต่อไปยังกัมพูชา ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย เพื่อพิจารณาเป็นเจ้าภาพ NC และ IAP ครั้งที่ 7 ในไตรมาสที่ 3 ปี 2567 โดยมาเลเซียตอบรับเป็นเจ้าภาพการจัดการประชุม ทั้งนี้สิงคโปร์จะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม NC ครั้งที่ 9 และ The 8th IAP ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568
- การฝึกภาคปฏิบัติและการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน โดยที่ประชุมรับทราบข้อเสนอของสิงคโปร์สำหรับโปรแกรม IAP ในโครงการ Train-the-trainer ของ AFOSA เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการฝึกอบรมของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ประชุมเห็นพ้องว่า นอกเหนือจากการฝึกอบรม AFOSA Ramp Inspector แล้วยังรวมถึงผู้ฝึกสอน (Trainers) ที่มีศักยภาพโดยให้เสนอชื่อเข้าร่วมโครงการดังกล่าว เพื่อศึกษาวิธีการในการฝึกสอน Ramp Inspector ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการเสนอชื่อผู้แทนสำหรับ Instructor โดย NC แต่ละประเทศสามารถส่งรายชื่อ Instructor ตามคุณสมบัติที่ตกลงกันโดยส่งจดหมายทางการที่รับรองโดยหน่วยงานการบินของประเทศนั้น ๆ พร้อมทั้ง ประวัติส่วนตัว (Resume) รวมถึงคุณสมบัติพิเศษของประเภทผู้ตรวจสอบ (เพื่อใช้ในการพิจารณาผู้ตรวจสอบ) ที่จะเสนอเป็น Instructor ทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ถึง LNC โดยที่ประชุมเห็นชอบเกี่ยวกับขั้นตอนดังกล่าว ประเทศไทยสอบถามว่ามีกรประเมินเพิ่มเติมเพื่อรับหรือปฏิเสธรายชื่อ Instructor ที่ส่งไปหรือไม่ สิงคโปร์ชี้แจงว่า LNC จะไม่ทำการประเมินใด ๆ เพิ่มเติม และประเทศอินโดนีเซียเสนอให้มีการออก Certificate ให้กับ Instructor และผู้เข้ารับการอบรม สิงคโปร์จะเสนอต่อที่ประชุมเกี่ยวกับการออก Certificate ในการประชุมครั้งต่อไป ทั้งนี้ประเทศอาเซียนจะต้องเสนอชื่อ Instructor และแจ้งรายชื่อให้กับ LNC ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2566 โดยรายชื่อของประเทศอาเซียนทั้งหมดจะแจ้งในการประชุม NC ครั้งที่ 6
- การให้ความร่วมมือในการเพิ่มจำนวนการแจ้ง Ramp Inspection Reports การอัปเดตจำนวน Ramp Inspection Reports ปี 2566 (การประชุม ATTC ครั้งที่ 23/ AFOSA Committee Report) ปัจจุบันมี Reports จำนวนมากกว่า 1,400 ตั้งแต่เริ่ม AFOSA Programme อินโดนีเซียเสนอให้จัดส่ง reports รวมกันสัปดาห์ละครั้ง เมียนมาให้ความเห็นว่า

a representative from Indonesia suggested adding an online meeting in the middle of the year to exchange technical knowledge before the second meeting, while the representative from Brunei Darussalam indicated that the agenda and questions for the meeting should be announced in advance. As such, information could be gathered during the meeting in order to prepare the activity schedule for 2024.

- The host of the 7th IAP will work together with the LNC from Singapore to arrange the NC and IAP meetings. Therefore, the proposal that Singapore chair the 7th NC meeting in the first quarter of 2024 was accepted by attendees. Additionally, the LNC has made proposals to hold the 7th NC and IAP meetings in the third quarter of 2024 in either Malaysia, the Philippines, or Cambodia. The LNC then received confirmation from Malaysia that it would host the meetings; in the third quarter of 2025, Singapore would hold the 9th NC and the 8th IAP meetings.
- The train-the-trainer program in the IAP, in which Singapore proposed to improve the training capacity of ASEAN Member States, was noted by participants. The meeting agreed that in addition to the AFOSA ramp instructors, potential trainers could be nominated to join the train-the-trainer program in order to study methods for training ramp inspectors. It was decided that each AFOSA national coordinator of ASEAN Member State could provide the LNC with a list of qualified ramp instructors by emailing official letters validated by its civil aviation authority, resumés, and the unique qualifications of each ramp inspector (to be used in selecting ramp inspectors). Thus, this procedure was approved at the meeting. Thailand asked if there was an additional evaluation to accept or reject the ramp instructor names that were provided. Singapore clarified that there would be no more evaluations by the LNC. Furthermore, Indonesia offered to issue certificates to instructors and participants in the project. Hence, Singapore will make a proposal on the issuance of certificates at the next meeting. ASEAN Member States must nominate a list of ramp inspectors to the LNC by 31 December 2023. Those who passed the screening process to be ramp instructor will be announced during the 6th NC meeting.
- There was a greater level of cooperation in reporting the number of ramp inspections and updating the number of ramp inspections in 2023. Since the AFOSA Program's inception, there have been more than 4,000 reports. Although Indonesia offered to send reports once a week, Myanmar remarked that the lack of manpower and the number of foreign

อาจเป็นไปได้เนื่องจากข้อจำกัดด้าน Manpower และจำนวนของ Foreign Operators โดยสิ่งชี้แจงว่าสามารถรวบรวมส่ง Report ได้แต่ควรมุ่งเน้นไปที่การวางแผนและจัดลำดับความสำคัญของการตรวจสอบ โดยขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยงของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ LNC จะรวมข้อเสนอแนะนี้เพื่อทดลองใช้ในตารางกิจกรรมในปี 2567 โดยประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศ จะต้องแจ้งจำนวน Ramp Inspection Reports 2567 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2566

2. การประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme: IAP)

การประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 6 (6th Inspector Attachment Programme: IAP) เมื่อวันที่ 10 - 12 ตุลาคม 2566 โดยนายวีระ ชีวะอิสสระกุล ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน เป็นประธานการประชุมและผู้แทนจากอาเซียนได้แก่นายมานพ พงศ์กาศี หัวหน้ากองตรวจสอบอากาศยานต่างประเทศ (ผู้แทนจากประเทศไทย : AFOSA National Coordinator) Lead National Coordinator (LNC): (ผู้นำผู้แทนอาเซียนจากประเทศสิงคโปร์ โดย Mr. Teo Weng Heng (Benjamin) และ Ms. Khoo Shi Ping (Jacelyn) ผู้แทนจากบรูไน Mr. Mohamed Rosli Othman และ Mr. Kasbi Haji Kaling ผู้แทนจากกัมพูชา Mr. Thach Khelen ผู้แทนจากอินโดนีเซีย Mr. Sokhib Al Rokhman Asror และ Mr. Muhammad Fuad Rasyidi ผู้แทนจากลาว Mr. Saiyaphone Silikerth และ Mr. Vanpaseuth Phonphakdy ผู้แทนจากมาเลเซีย Mr. Johan Bin Md Rosnan Mr. Mohd Nazri Bin Borhannuddin Mr. Mohamad Sofian Bin Biyamin และ Mr. Mazlan Bin Mat Jan ผู้แทนจากเมียนมา Mr. Nyi Nyi Aung ผู้แทนจากฟิลิปปินส์ Mr. Del Castillo Ian Michael Castanos และพนักงานจาก กพท. จากฝ่ายต่าง ๆ ได้แก่ ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS), ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR) และสำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO) มีการอบรมให้กับผู้ตรวจสอบเกี่ยวกับ Ramp Inspection โดยมี LNC เป็นผู้ดำเนินการอบรม เนื้อหาการอบรมรายละเอียดดังนี้

- Updates on AFOSA Handbook version 3
- AFOSA Inspection Procedures
- Updates on AFOSA Inspector Handbook Pre-described Finding (PDF) Issue 5
- AFOSA Dashboard – Key safety insights

นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอการใช้ RAIN APP จากประเทศมาเลเซีย สำหรับการตรวจสอบ Ramp Inspection ซึ่งเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ตรวจสอบและสามารถนำข้อมูลมาจัดทำ Risk base Analysis ได้อีกด้วย อีกทั้งยังมีการฝึกปฏิบัติในการตรวจสอบ Ramp Inspection ให้กับผู้แทนจากประเทศอาเซียนและพนักงาน กพท. ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับความร่วมมือจากบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการอบรมสำหรับ Static Aircraft โดยได้รับความร่วมมือจากประเทศสิงคโปร์ในการสนับสนุน Instructor อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ Airworthiness ตลอดจนพนักงานกองตรวจสอบอากาศยาน

operators might make this impractical. Singapore stressed that although reports on ramp inspections could be sent out once a week, the priority should be on organizing and scheduling the inspection. This would rely on each nation's risk assessment. These recommendations will be incorporated for testing by the LNC into the 2024 activity schedule. All ASEAN Member States must report the number of ramp inspection reports for 2024 by 31 December 2023.

2. Inspector Attachment Programme (IAP)

From 10–12 October 2023, the OPS Manager, Mr. Weera Chiwasarasakul, chaired the 6th IAP. The following representatives from each ASEAN Member State were present at this meeting: Mr. Manop Hungkasi, Director General of the Foreign Air Operators Division and representative from Thailand, Mr. Teo Weng Heng (Benjamin) and Ms. Khoo Shi Ping (Jacelyn) from the LNC (Singapore), Mr. Mohamed Rosli Othman and Mr. Kasbi Haji Kaling (Brunei Darussalam), Mr. Thach Khelen (Cambodia), Mr. Sokhib Al Rokhman Asror and Mr. Muhammad Fuad Rasyidi (Indonesia), Mr. Saiyaphone Silikerth and Mr. Vanpaseuth Phonphakdy (Laos), Mr. Johan Bin Md Rosnan, Mr. Mohd Nazri Bin Borhannuddin, Mr. Mohamad Sofian Bin Biyamin, and Mr. Mazlan Bin Mat Jan (Malaysia), Mr. Nyi Nyi Aung (Myanmar), and Mr. Del Castillo Ian Michael Castanos (the Philippines). Also, CAAT employees from various departments, namely the Flight Operations Standards Department (OPS), the Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR), and the Aviation Safety Management and Standards Assurance Office (SMO) were also present at this meeting. Training content details are given hereunder:

- Updates on AFOSA Handbook Version 3
- AFOSA Inspection Procedures
- Updates on AFOSA Inspector Handbook Pre-Described Finding (PDF) Issue 5
- The AFOSA Dashboard – Key safety insights

Furthermore, a demonstration of the usage of the RAIN APP from Malaysia's representatives for ramp inspection was given at the meeting. This increased convenience for ramp inspectors and allowed for the preparation of risk analysis using the obtained data. Therefore, CAAT employees as well as representatives from ASEAN Member States received comprehensive training on ramp inspection. The meeting was assisted by Thai Airways International Public Company Limited on static aircraft training for participants and by Singapore who encouraged instructors to share their knowledge of airworthiness. Employees from the Foreign Air Operators Division (FA) were invited to provide knowledge about flight deck cabins and cargo, as well as actual ramp



ต่างประเทศ (FA) ร่วมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ Flight deck cabins และ Cargo และการตรวจสอบ Ramp Inspection จริงของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ทำการบินมา/ไปยัง ประเทศไทย ท้าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ยังมีการนำข้อมูลจากการตรวจสอบมาอภิปรายและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นสำหรับผู้ตรวจสอบ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวสามารถเพิ่มพูนประสบการณ์ให้กับผู้ตรวจสอบ ก่อให้เกิดการพัฒนาและบูรณาการความร่วมมือของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีการพัฒนาแนวทางปฏิบัติการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการตรวจสอบ มาตรฐาน และการฝึกปฏิบัติการตรวจสอบการปฏิบัติการณ์ในลานจอดของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

inspectors of foreign air operators traveling to/from Thailand at Suvarnabhumi Airport. Furthermore, information regarding ramp inspections was discussed and exchanged among ramp inspectors. Such activity could increase the experience of ramp inspectors, contributing to the development and integration of cooperation among ASEAN Member States. As a result, guidelines, information on ramp inspections, standards, and training for inspection of foreign air operators in terms of aircraft parking and storage will be developed for greater performance efficiency.

3. โครงการการรับรองผู้ได้รับใบรับรอง หน่วยซ่อมในราชอาณาจักรใหม่ (Repair Station Re-certification)

3. Repair Station Re-certification

วัตถุประสงค์

Objectives

1. เพื่อปรับปรุงมาตรฐานในการตรวจสอบและออกใบรับรองหน่วยซ่อมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
2. เพื่อปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบ หลักเกณฑ์มาตรฐานข้อปฏิบัติ และขั้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวกับกระบวนการรับรองผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม การออกข้อกำหนดการปฏิบัติการให้ทันสมัย สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
3. เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการรับการตรวจติดตาม (Audit) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ICAO, FAA, QAD เป็นต้น

1. To raise the standards for aviation inspection and certification of repair stations to meet international requirements.
2. To improve and develop rules, regulations, criteria, standards, guidelines, and procedures regarding the issuance of repair station certificates so that they are up to date and compliant with international standards.
3. To prepare for an audit by the ICAO, FAA, QAD, and other relevant agencies.

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การรับรองผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมใหม่ (Repair Station Re-Certification) พ.ศ. 2563 ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR) ได้ดำเนินการ โครงการการรับรองผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมในราชอาณาจักรใหม่ (Repair Station-Recertification) ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 ถึง 31 พฤษภาคม 2566 โดยแบ่งกระบวนการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองใหม่จะดำเนินลำดับขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. ขั้นตอนในการเตรียมการเบื้องต้น (Pre-Application Phase)
2. ขั้นตอนการยื่นคำขออย่างเป็นทางการ (Formal Application Phase)
3. ขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารหลักฐาน (Documentation Evaluation Phase)
4. ขั้นตอนการตรวจสอบการปฏิบัติการ (Demonstration and Inspection Phase)
5. ขั้นตอนการออกใบรับรอง (Certification Phase)

AIR ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมในราชอาณาจักรใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 39 หน่วยซ่อม

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินโครงการตั้งแต่ 1 มิถุนายน 2563 - 31 พฤษภาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR) ได้ดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองหน่วยซ่อมใหม่ทั้งหมด 39 หน่วยซ่อม โดยกระบวนการตรวจสอบถูกดำเนินลำดับตามขั้นตอนที่กล่าวถึง และดำเนินการการตรวจสอบได้สำเร็จเพื่อออกใบรับรองหน่วยซ่อมใหม่

4. กฎระเบียบด้านความสมควรเดินอากาศที่ประกาศใช้ใน พ.ศ. 2566

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ทราบถึงความคืบหน้าของการจัดทำกฎระเบียบด้านความสมควรเดินอากาศ

รายละเอียดโดยสรุป

กฎระเบียบด้านความสมควรเดินอากาศที่ประกาศใช้ในปี 2566 มีจำนวน 3 ฉบับ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 44 ว่าด้วยการขอจดทะเบียนการรับจดทะเบียน และการถอนทะเบียนอากาศยาน

เป็นกฎระเบียบที่ปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอจดทะเบียน การรับจดทะเบียน และการถอนทะเบียนอากาศยาน เพื่อให้สอดคล้องตามภาคผนวก 7 และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 7 ฉบับล่าสุด แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944

2. ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 43 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอและการต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

เป็นกฎระเบียบที่ปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอและการต่ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ เพื่อให้สอดคล้อง

Summary

CAAT assigned the Airworthiness and Aircraft Engineering Department (AIR) with the task of certifying holders of repair station re-certification from 1 June 2020 to 31 May 2023 via the announcement "Repair Station Re-Certification 2020". The procedures for re-certifying certificate holders are listed below:

- Phase 1: Pre-Application Phase
- Phase 2: Formal Application Phase
- Phase 3: Documentation Evaluation Phase
- Phase 4: Demonstration and Inspection Phase
- Phase 5: Certification Phase

Therefore, 39 repair stations underwent inspections by the AIR for re-certification.

Duration

The project was executed from 1 June 2020 to 31 May 2023.

Operational results

A total of 39 repair stations were inspected by the AIR before being re-certified. The procedures listed above were followed in order to implement the inspection process. The inspections were therefore successfully completed in order to re-certify repair stations.

4. Airworthiness regulations enacted in 2023

Objective

To report on the development of airworthiness regulations.

Summary

In 2023, three airworthiness regulations were put into effect. Details are given hereunder:

1. CAAT regulation No. 44 regarding application of registration, acceptance of registration, and deregistration of aircraft.

This regulation was established to refine the requirements for the application of registration, acceptance of registration, and deregistration of aircraft for compliance with Annex 7 and the latest amendments to Annex 7 of the Convention on International Civil Aviation 1944.

2. CAAT regulation No. 43 regarding the requirements and procedures for requesting and renewing certificates of airworthiness.

This regulation was developed to improve the requirements and procedures for requesting and renewing certificates of airworthiness to meet international standards and reduce the time needed to obtain and renew certificates of airworthiness for aviation entrepreneurs and registrants.

กับมาตรฐานสากล และเป็นการลดภาระของผู้ประกอบการ และผู้จดทะเบียนอากาศยานในการขอและการต่ออายุใบสำคัญ สมควรเดินอากาศ

3. ประกาศ กพท. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลา ในการชั่งตวงอากาศยาน พ.ศ. 2566

เป็นกฎระเบียบที่ปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการและระยะเวลา ในการชั่งตวงอากาศยานเพื่อเป็นการลดภาระของผู้ประกอบการ และผู้จดทะเบียนอากาศยาน ในเรื่องการชั่งตวงอากาศยาน

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินการตั้งแต่ปี 2565 - 2566

ผลการปฏิบัติงาน

กฎระเบียบด้านความสมควรเดินอากาศที่ประกาศใช้ในปี 2566 มีจำนวน 3 ฉบับ

5. โครงการออกใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะใหม่ ประจำปี 2566 (ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยาน แม่ฟ้าหลวง เชียงราย)

วัตถุประสงค์

เพื่อแสดงให้เห็นว่าสนามบินสาธารณะสามารถดำเนินงาน สนามบินได้อย่างปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสนามบิน รวมถึงมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดโดยสรุป

เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 19 มิถุนายน 2562 และข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 37 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 7 ธันวาคม 2565 รวมถึงปรับปรุงกฎ ระเบียบ มาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกระบวนการออกใบรับรองฯ ให้มีความทันสมัย และสอดคล้องตามมาตรฐานและข้อแนะนำขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ดังนั้น กพท. จึงต้องดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ (Public Aerodrome Re-certification) ให้แก่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะเดิม ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย เรื่อง การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ (Public Aerodrome Re-certification) พ.ศ. 2563 เพื่อให้มั่นใจ ได้ว่าผู้ได้รับใบรับรองฯ สามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐาน สนามบินที่ กพท. ได้กำหนดขึ้น

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

- การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ ท่าอากาศยานดอนเมือง วันที่ 17 กรกฎาคม 2566

- การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566

3. The CAAT announcement regarding the requirements, procedures, and time frame for weighing aircraft B.E. 2566 (2023).

This announcement addressed the requirements, procedures, and time frame for weighing aircraft in order to reduce the workload for aircraft weighing on aviation entrepreneurs and registrants.

Duration

The preparation of airworthiness regulations was implemented between 2022 and 2023.

Operational results

Three airworthiness regulations were enacted in 2023.

5. Issuance of public aerodrome re-certification for 2023 (Don Mueang Airport and Mae Fah Luang - Chiang Rai International Airport in Chiang Rai)

Objective

To demonstrate that public aerodromes operate flights safely and in compliance with aerodrome requirements and relevant standards.

Summary

CAAT's aerodrome standards regulations No.14 and No.37 became effective on 19 June 2019 and 7 December 2022, respectively. Additionally, other related rules, regulations, standards, and procedures for issuing certificates were updated to be more current and compliant with ICAO standards and requirements.

To accord with CAAT's announcement regarding public aerodrome re-certification B.E. 2563 (2020), CAAT carried out inspections to re-certify public aerodromes for the original holders of public aerodrome certificates. This was done to ensure that holders of certificates could operate flights in accordance with CAAT's aviation standards.

Duration

- Don Mueang Airport was re-certified as a public aerodrome on 17 July 2023.

- Mae Fah Luang - Chiang Rai International Airport in Chiang Rai was re-certified as a public aerodrome on 30 November 2023.



ผลการปฏิบัติงาน

การออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

1. การออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ ท่าอากาศยานดอนเมือง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดย นายขจรพัฒน์ มากกลิ่น ผู้จัดการสำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐาน การตรวจสอบ รักษาการรองผู้อำนวยการสายงานกำกับมาตรฐาน ความปลอดภัยการบินพลเรือน มอบใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะของท่าอากาศยานดอนเมือง ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมี ดร. กীরติ กิจมานะวัฒน์ ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับมอบใบรับรองฯ ณ ห้องประชุมสุวรรณภูมิ สำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. การออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดย นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการ กพท. มอบใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ให้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมี ร.อ. ธรรมมาวุธ นนทรีย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานมาตรฐานท่าอากาศยาน และการบิน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับมอบ ใบรับรองฯ ณ ห้องประชุมสระปทุม สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

6. การจัดตั้งคณะทำงานจัดการความเสี่ยง หัวข้อ การบริหารจัดการปัจจัยอันตราย ที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management - Task Force: WHM - TF) และจัดประชุมคณะกรรมการฯ

วัตถุประสงค์

เพื่อร่วมเสนอปัจจัยอันตรายและกำหนดแนวทางป้องกัน อันตรายที่เกิดจากสัตว์ ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2566 (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) วัตถุประสงค์ข้อที่ 6 (OPR-6) การลดอัตราการเกิดอากาศยานชนนกและเกิดความเสียหายต่อส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน (To reduce the rate of bird strikes with damage to aircraft parts)

Operational results

The details of these two public aerodrome re-certifications are listed below:

1. Re-certification of Don Mueang Airport as a public aerodrome.

Mr. Kajonpat Maklin, Manager of the Aviation Safety Management and Standards Assurance Office (SMO) and the distinguished deputy director of the Civil Aviation Safety Standards Supervision Division awarded Airports of Thailand Public Company Limited the public aerodrome re-certification for Don Mueang Airport. The new certificate was presented to Dr. Keerati Kitmanawat, the president of Airports of Thailand Public Company Limited in the Suvarnabhumi Meeting Room of CAAT.

2. Re-certification of Mae Fah Luang - Chiang Rai International Airport as a public aerodrome.

Airports of Thailand Public Company Limited received the new public aerodrome certificate for Mae Fah Luang - Chiang Rai International Airport from Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT. The new certificate was presented to Captain Thammawut Nonsi, Executive Vice President of Airports of Thailand Public Company Limited (Airport and Aviation Standards Division) in the Sra Pathum Meeting Room of CAAT.

6. Appointment of a wildlife hazard management task force and organizing task force meetings

Objective

To collaboratively propose risk factors and establish guidelines for mitigating animal-related hazards in compliance with the OPR-6 of the Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP) B.E. 2564-2566 (2021-2023). The objective was to reduce the rate of bird strikes resulting in damage to aircraft.

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตระหนักถึงความสำคัญของอันตรายที่เกิดจากสัตว์ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน จึงได้ระบุนวัตกรรมที่ 6 (OPR-6) การลดอัตราการเกิดอากาศยานชนนกและเกิดความเสียหายต่อส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน ลงในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2566 (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) และเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2566 ได้มีประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง คณะทำงานจัดการความเสี่ยง หัวข้อ การบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Task Force) โดยเชิญหน่วยงานภายในอุตสาหกรรมการบินเข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ ประกอบด้วย ผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ และ กพท. เพื่อร่วมกันเสนอปัจจัยอันตราย และกำหนดแนวทางป้องกันอันตรายที่เกิดจากสัตว์ต่อมาได้จัดประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2566 เพื่อร่วมระบุอันตราย (Hazard Identification) และหามาตรการป้องกัน (Mitigation) ร่วมกันกับหน่วยงานภายในอุตสาหกรรมการบิน โดยวางกรอบการประชุมคณะทำงานฯ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 - ปัจจุบัน

ผลการปฏิบัติงาน

1. กพท. ออกประกาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง คณะทำงานจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Task Force) ประกาศ ณ วันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และจัดประชุมคณะทำงานจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การบริหารจัดการปัจจัยอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Task Force) ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2566 ณ กพท. เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ ปัญหา และข้อขัดข้องเกี่ยวกับสัตว์อันตรายที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอากาศยาน ซึ่งที่ประชุมได้ร่วมวิเคราะห์ข้อมูลสถิติ รวมทั้งนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ทั้งองค์ความรู้ ประสบการณ์ในการดำเนินการ และปัญหาข้อขัดข้อง จนได้ผลลัพธ์ประเด็นปัจจัยอันตรายที่ควรนำมาวิเคราะห์พิจารณาต่อไป

2. ผลจากการประชุมดังกล่าว กพท. ได้สรุปประเด็นและจัดการประชุมหารือ เรื่อง การระบุปัจจัยอันตรายและหาแนวทางป้องกันเกี่ยวกับสัตว์อันตรายเพิ่มเติม สำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยแต่ละสนามบินร่วมกันระบุปัจจัยอันตรายภายในสนามบิน ตลอดจนร่วมหาแนวทางการป้องกัน และแลกเปลี่ยนข้อจำกัดในการดำเนินการของแต่ละสนามบิน ซึ่งการประชุมครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงปัญหาสัตว์อันตรายในแต่ละสนามบินและวิธีแก้ไขปัญหา เพื่อนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหายานยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานต่อไป

Summary

CAAT recognizes the significance of wildlife hazards to aviation operations and therefore incorporated ORP-6 into the TASAP. This indicated the need to reduce the rate of bird strikes that result in damage to aircraft. On 22 August 2023, CAAT announced the establishment of a wildlife hazard management task force. Hence, agencies in the aviation industry, such as airport operators, air operators, air navigation service providers, and CAAT staff members, were invited to participate in the task force to suggest risk factors and establish guidelines for mitigating wildlife-related hazards. Subsequently, on 29 September 2023, task force meeting No.1/2023 was convened to collaboratively identify wildlife-related hazards and devise preventive measures in conjunction with aviation industry agencies. It was agreed that the task force meetings would be held at least twice a year.

Duration

The project started in July 2023 and is ongoing.

Operational results

1. CAAT announced the establishment of the wildlife hazard management task force on 22 August 2023 and held meeting No.1/2023 on the subject on 29 September 2023 in CAAT's conference room. This meeting was intended to serve as a venue for the exchange of thoughts and to discuss issues and concerns related to wildlife hazards that have an impact on aviation operations. Thus, participants jointly analyzed statistical data and offered additional details in relation to wildlife-related hazards, such as personal experience, operational experiences, and other inputs. The information was aggregated so the task force could study the risk factors for further research and analysis.

2. After summarizing the results of the meeting, CAAT convened a second online meeting on 10 November 2023 for more analysis of risk factors and to identify wildlife hazard prevention strategies for airport operators. All of the participating airports identified potential hazards within their facilities, developed preventive measures, and exchanged constraints to each airport's capacity to operate flights. The issues of wildlife hazards at each airport and solutions were therefore clarified by this meeting. As a result, the dangers of bird strikes to aircraft were effectively addressed.

7. โครงการจัดซื้อข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อจัดซื้อข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (Digital Elevation Model) บริเวณพื้นที่ Area2 รอบสนามบินเพื่อใช้ในการวิเคราะห์พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surface) ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบิน
2. เพื่อให้ได้ข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (Digital Elevation Model) ที่มีค่าความแม่นยำ ตามมาตรฐาน ICAO สามารถนำไปใช้อ้างอิงในการตรวจสอบความสูงอนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

รายละเอียดโดยสรุป

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นหน่วยงานของรัฐจัดตั้งขึ้นตามพระราชกำหนดการบินพลเรือน มีหน้าที่กำกับดูแลควบคุมส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือน ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐเพื่อใช้ในการจัดการการอนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินอากาศสำหรับผู้ให้บริการการเดินอากาศและประชาชนที่พ้ออาศัยโดยรอบสนามบิน ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 58 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในราชกิจจานุเบกษา และมาตรา 59 ภายในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา 58 ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ จึงมีการกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบินด้วยการสร้างเป็นพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางหรือ OLS (Obstacle Limitation Surface) เพื่อที่ กพท. ใช้ในการกำหนดความสูงอนุญาตที่จะก่อสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ อันจะก่อให้เกิดความปลอดภัยขณะที่อากาศยานทำการขึ้นลง (Approach or Take-Off)

ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) จึงดำเนินการปรับปรุงข้อมูลความสูงภูมิประเทศบริเวณใกล้เคียงสนามบินเพื่อใช้ในการอ้างอิงค่าความสูงอนุญาต โดยการจัดซื้อข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) ของกรมพัฒนาที่ดิน โดยมีค่าความแม่นยำและคุณลักษณะเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทำให้เกิดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย (Safety) และมุ่งสู่ผู้พิทักษ์มาตรฐาน (Standard Assurer) ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 3 มกราคม - 31 กรกฎาคม 2566

7. Digital elevation model (DEM) data acquisition

Objectives

1. To acquire DEM data for Area 2 surrounding airports in order to analyze the obstacle limitation surface in the air navigation safety zone.
2. To obtain DEM data that are precise enough to meet ICAO standards so they can be used as a guide to check the permitted construction height of buildings in the air navigation safety zone close to the airport.

Summary

CAAT is a government agency founded in accordance with the Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree. It is responsible for overseeing, managing, advancing, and expanding the civil aviation industry in compliance with legal requirements and international standards. According to Sections 58 and 59 of the Air Navigation Act B.E. 2497 (1954), CAAT's duties also include developing a plan to establish a government regulatory system to oversee construction permits within the air navigation safety zone and prioritize air navigation safety for air navigation operators and the general public residing near airports. Sections 58 and 59 stipulate that the Minister shall have the power to designate in the Government Gazette that an area near an aerodrome is an air navigation safety zone and that within an air navigation safety zone, no-one shall construct or alter buildings or other structures, or plant trees unless permission has been obtained from a competent official. Thus, the obstacle limitation surface (OLS) was developed to create an air navigation safety zone near an airport. CAAT now can determine the permitted height for buildings within the air navigation safety zone; this enhances safety during aircraft approach or takeoff.

Because the Land Development Department's DEM data aligned with ICAO standards for accuracy and characteristics, the Aerodrome Standards Department purchased the data in order to address the terrain height information surrounding an airport and use it as a reference for permitted construction height. This has created a rise in safety confidence under the vision of being a "Standard Assurer".

Duration

The project was carried out from 3 January 2023 to 31 June 2023.

ผลการปฏิบัติงาน

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) กับค่าระดับจริงของภูมิประเทศที่ได้จากการสำรวจด้วยกล้องสำรวจ (Terrestrial Survey) ผลที่ได้มีค่าความแตกต่างของค่าระดับไม่เกิน 3 เมตร เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และสามารถนำข้อมูลฯ มาเปิดกับซอฟต์แวร์ ArcGIS เพื่อใช้ในการอ่านค่าระดับภูมิประเทศซึ่งมีความแม่นยำมากขึ้น (Accuracy) สำหรับการบริหารจัดการสิ่งปลูกสร้างบริเวณภายในเขตปลอดภัยโดยรอบสนามบิน

8. การศึกษาแนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีการกำกับดูแลให้รองรับการประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี Remote and Digital Tower สำหรับการให้บริการจราจรทางอากาศ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษากฎหมายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ Remote and Digital Tower
2. เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์การให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Remote and Digital Tower ร่วมกับหน่วยงานที่มีประสบการณ์
3. เพื่อติดตามการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Remote and Digital Tower และเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาการกำกับดูแลที่เหมาะสมต่อประเทศไทยในการปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรม

รายละเอียดโดยสรุป

การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) ด้วยเทคโนโลยี Remote and Digital Tower เป็นการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีของกล้องสังเกตการณ์ร่วมกับอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้ง ณ สนามบินที่ให้บริการ ATS เขตบริเวณสนามบิน ส่งสัญญาณภาพและเสียงผ่านระบบเครือข่ายความเร็วสูงที่มีมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และแสดงผลให้พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller: ATC) ณ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศที่อยู่ไกลออกไปจากสนามบิน สามารถรับรู้สถานการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นบริเวณสนามบินได้ด้วยระบบการแสดงผลแบบเสมือนจริง ทดแทนการสังเกตสถานการณ์บริเวณสนามบินผ่านการมองออกไปนอกหน้าต่างของหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศโดยตรง (Out-of-The-Window: OTW)

Operational results

The outcome is a level discrepancy of no more than three meters when comparing the DEM data with the actual terrain level determined by the terrestrial survey. As such, this complies with ICAO regulations. ArcGIS software can be utilized to access the DEM data in order to read the terrain levels, providing more accurate management of the buildings in the safety zone around the airport.

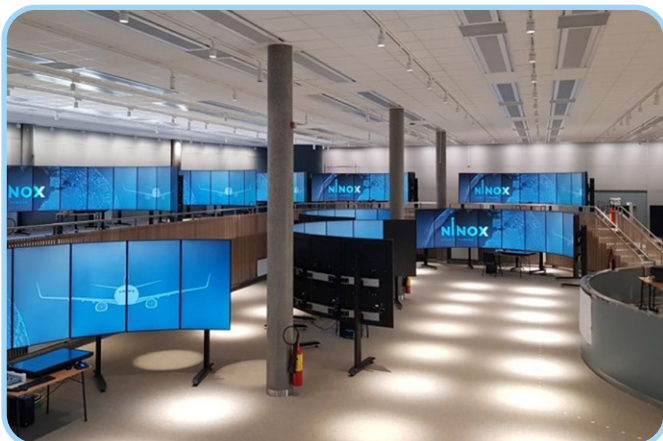
8. Study of guidelines for developing regulatory mechanisms to support the application of remote and digital tower technology for air traffic services

Objectives

1. To examine the laws and guidelines regarding digital and remote tower technology.
2. To share expertise in providing air traffic services using digital and remote tower technology by working with experienced agencies.
3. To monitor the development of digital and remote tower air traffic services and offer data for Thailand's establishment of suitable governance in response to changes in the aviation industry.

Summary

Providing air traffic service (ATS) using remote and digital tower technology involves the application of surveillance camera technology along with other equipment installed at airports that provide ATS services in the airport area. Air traffic controllers (ATC) at the air route traffic control center located at a distance from the airport will be able to view the results of the transmission of audio and video signals through a cyber-secure high-speed network. Instead of directly witnessing the situation at the airport by looking out the windows of the air route traffic control center, they can identify numerous situations surrounding the airport with the help of the virtual reality display system.



ในปี 2566 กพท. ได้ศึกษากฎหมายและแนวปฏิบัติที่ออกโดย European Union Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นกลไกหลักสำหรับการควบคุมและกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการ ATS ด้วยเทคโนโลยี Remote and Digital Tower สำหรับประเทศในภูมิภาคยุโรปซึ่งได้มีการใช้งานแล้วในสนามบินต่าง ๆ ของแต่ละประเทศในภูมิภาค อาทิ สนามบิน Örnköldsvik ของประเทศสวีเดนและระหว่างวันที่ 14 - 15 พฤศจิกายน 2566 กพท. ได้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติ Remote and Digital Towers for ASEAN Member States ที่จัดขึ้นโดย European Union (EU) ภายใต้โครงการ EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EU-SEA APP) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี Remote and Digital Tower สำหรับการให้บริการ ATS

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่าประเทศไทยมีความเป็นไปได้สำหรับการให้บริการ ATS ด้วยเทคโนโลยี Remote and Digital Tower เพื่อประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ภายใต้วัตถุประสงค์และรูปแบบการนำมาใช้ที่ต่างกัน ซึ่งก่อนการดำเนินการจำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้เพิ่มเติมในแต่ละพื้นที่ที่ประสงค์จะให้บริการ ATS ด้วยเทคโนโลยี Remote and Digital Tower พร้อมทั้งประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบินก่อนเริ่มดำเนินการอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ปัจจุบัน กพท. อยู่ระหว่างการศึกษากฎหมายและแนวปฏิบัติของ European Union Aviation Safety Agency (EASA) รวมถึงข้อกำหนดขององค์กร ตลอดจนกฎหมายของประเทศต่าง ๆ เพิ่มเติมเพื่อพัฒนากลไกการกำกับดูแลของประเทศให้รองรับต่อการให้บริการ ATS ด้วยเทคโนโลยี Remote and Digital Tower ได้อย่างมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุดต่อไป

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

1. ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) ได้ศึกษากฎหมาย COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 และแนวปฏิบัติ Guidance Material on Remote Aerodrome Air Traffic Services ของ European Union Aviation Safety Agency (EASA) รวมถึงเอกสารของ EUROCAE ED-240 Minimum Aviation System Performance Specification for Remote Tower Optical Systems โดยได้จัดทำเป็นรายงานผลการศึกษาข้อกำหนดของระบบอุปกรณ์ที่จะใช้สนับสนุนเทคโนโลยี Remote and Digital Tower รวมถึงสรุปผลการประเมินผลกระทบเบื้องต้นในด้านการกำกับดูแล พร้อมทั้งระบุแนวทางการบูรณาการการกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ ระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATS) กับหน่วยงานกำกับดูแลด้านระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)

2. ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) ได้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ Remote and Digital Towers for ASEAN Member States ระหว่างวันที่ 14 - 15 พฤศจิกายน 2566 ณ โรงแรมเซ็นทารา ลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการประชุมที่จัดขึ้นโดย European Union (EU) ภายใต้โครงการ EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EU-SEA APP) มีผู้เข้าร่วมการประชุม

In 2023, CAAT studied the laws and guidelines issued by the European Aviation Safety Agency (EASA), which serves as the primary oversight body for ATS services using remote digital and tower technology in European Union Member States. Thus, many European airports, including Sweden's Örnköldsvik Airport, have adopted the use of the digital and tower technology. From 14-15 November 2023, CAAT participated in the Remote and Digital Towers for ASEAN Member States workshop, which was organized by the European Union (EU) as part of the EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EU-SEA APP). The purpose of this workshop was to determine whether remote and digital tower technologies could be used to provide ATS services in ASEAN Member States.

Based on historical aviation operations, Thailand has the potential to offer ATS services using digital and remote tower technologies for a range of uses and benefits. In every region that wants to offer ATS services using digital tower and remote technology, more feasibility studies must be carried out in order to evaluate the risk factors to aviation safety before adopting the technology. EASA regulations and guidelines, organizational mandates, and national laws are currently being examined by CAAT in order to develop the regulatory framework for the nation that will enable the future safe and efficient provision of ATS services using digital and remote tower technology.

Duration

This project was executed from January to December 2023.

Operational results

1. The Air Navigation Services Standards Department (ANS) studied the COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373, the Guidance Material on Remote Aerodrome Air Traffic Services of EASA, and documents regarding the EUROCAE ED-240 Minimum Aviation System Performance Specification for Remote Tower Optical Systems. Thus, the ANS prepared a report describing the results of the study of the equipment system requirements for the remote and digital tower technology, summarized the governance results of the preliminary impact assessment, and specified guidelines for integrating the oversight of air navigation service standards between the Air Traffic Services (ATS) and the Communication, Navigation, and Surveillance (CNS) regulatory bodies.

2. The ANS was present at the workshop on Remote and Digital Towers for ASEAN Member States, which took place at Centara Grand at Central Plaza Ladprao Bangkok from 14–15 November 2023. The European Union (EU) organized this workshop as part of the EU-South East Asia Aviation Partnership Project (EU-SEA APP). Organizations from Europe



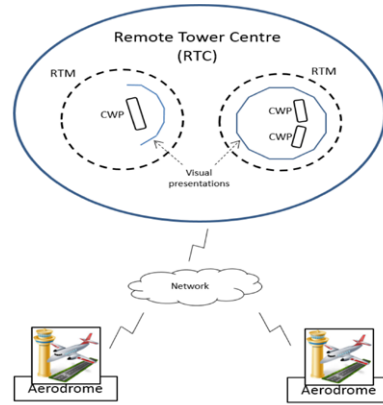
จากองค์กรต่าง ๆ ของภูมิภาคยุโรปที่มีความรู้และมีประสบการณ์ด้าน Remote and Digital Tower ในฐานะเป็นผู้นำเสนอและถ่ายทอดประสบการณ์ ได้แก่ CAA Norway, DFS Aviation Services, EASA, Indra, SAAB และ CAAS จากประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นหน่วยงานเดียวที่อยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียนและมีประสบการณ์ด้าน Remote and Digital Tower ซึ่งเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ร่วมกับผู้เข้าร่วมการประชุมจากประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอาเซียนโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี Remote and Digital Tower ที่เหมาะสมต่อบริบทของแต่ละประเทศ ในการนี้ ผู้แทน กพท. ในนามประเทศไทยได้นำเสนอมุมมองที่คาดว่าจะสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Remote and Digital Tower เพื่อสนับสนุนการให้บริการ ATS ในระยะแรกเริ่มภายใต้วัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับที่ต่างกัน ทั้งสิ้น 3 แนวทาง ดังนี้

1. การนำมาใช้เพื่อเสริมประสิทธิภาพการรับรู้สถานการณ์ในเขตบริเวณสนามบินที่ไม่สามารถสังเกตได้ด้วยการมองเห็นหน้าต่างของหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ
2. การนำมาใช้เพื่อเป็นหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศสำรองที่ยังคงความสามารถในการให้บริการได้ใกล้เคียงกับการให้บริการด้วยหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศแบบเดิม
3. การนำมาใช้เพื่อประโยชน์ในการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้วยการรวมการให้บริการ ATS เขตบริเวณสนามบิน 2 สนามบินไว้ที่ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศระยะไกลเพียงแห่งเดียว

9. Thailand Air Navigation Networking Forum 2023 ภายใต้แนวคิดสร้างสัมพันธภาพพันธมิตรการแก้ไขมุ่งสู่ผู้นำด้านมาตรฐานบริการการเดินอากาศ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ของ กพท. พ.ศ. 2566 - 2570
2. สร้างความร่วมมือระหว่าง กพท. และหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้มีแนวทางการดำเนินการแก้ไข ติดตาม และพัฒนากลไกการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องด้านบริการการเดินอากาศร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้กรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง



European Union Aviation Safety Agency: Guidance Material on remote aerodrome air traffic services Issue 2, 13 February 2019

with expertise in remote and digital tower technology, including CAA Norway, DFS Aviation Services, EASA, and Indra, were approached to act as presenters and to exchange their experiences. Also, CAAS from Singapore, the only agency in ASEAN with experience in remote and digital tower technology, and other ASEAN Member States were invited to attend this workshop. The primary goal was to determine whether digital and remote tower technologies can be used in each country's particular context. During this workshop, CAAT, representing Thailand, shared corporate opinions on the application of digital and remote tower technologies to support ATS services in the early phases, focusing on three different objectives and benefits. Details are given below:

1. Improve situational awareness in airport areas that are not visible from air route traffic control center windows.
2. Construct an alternative air route traffic control center capable of offering services on par with those provided by the main center.
3. Lower costs by combining two airports' ATS services into a single remote air route traffic control center.

9. Thailand Air Navigation Networking Forum 2023: Fostering connections and advocating improvements to become the leader in air navigation service standards

Objectives

1. To enhance the efficiency of Thailand's aerodrome safety oversight to increase the effective implementation (EI) score in accordance with CAAT's 2023–2027 strategic plan.
2. To foster collaboration between CAAT and air navigation service providers on a regular basis within a predetermined time frame to establish guidelines for addressing, monitoring, and devising solutions for issues related to air navigation services.
3. To prepare for a safety audit by the ICAO according to the Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP).

3. เพื่อเตรียมความพร้อมในกรณีประเทศไทยต้องเข้ารับการเข้าตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ตามโปรแกรม Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

รายละเอียดโดยสรุป

ด้วย กพท. มีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลความปลอดภัยในกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ซึ่งจากแผนยุทธศาสตร์ของ กพท. พ.ศ. 2566 - 2570 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่อง การพัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืนมีเป้าประสงค์สำคัญประการหนึ่งคือ การยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ เกิน 80% ภายในปี 2566, 85% ภายในปี 2567-2568 และ 90% ภายในปี 2569 - 2570 และอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลกภายในปี 2569 ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกัน ทั้งจาก กพท. และหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 ในเป้าประสงค์ที่ 3.3 คือการมีความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

ในการนี้ ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) ซึ่งมีบทบาทหน้าที่ในการกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนามาตรฐานบริการการเดินอากาศของประเทศ เห็นว่าการยกระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ข้างต้น กพท. จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศทุกภาคส่วน จึงได้มีการจัดสัมมนาโครงการดังกล่าวฯ เพื่อผลักดันให้การแก้ไข ปัญหาข้อบกพร่องด้านบริการการเดินอากาศอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือระหว่าง กพท. และหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.), การท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง - พัทยา (กทท.), กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.), สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สทชย.), ฝ่ายบริหารชาวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (AIM) และศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AMC) เพื่อให้มีข้อสรุปในการแก้ไข ติดตาม และพัฒนาการแก้ไข ปัญหาข้อบกพร่องด้านบริการการเดินอากาศร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้กรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง อันเป็นการเตรียมความพร้อมในกรณีประเทศไทยต้องเข้ารับการเข้าตรวจสอบจาก ICAO ตามโปรแกรม USOAP ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ หรือผลการดำเนินงาน และรับฟังข้อคิดเห็นที่มีประโยชน์ในการดำเนินงานร่วมกันต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) ได้จัดพิธีมอบเกียรติบัตรให้แก่หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริม สนับสนุนให้หน่วยงานฯ พัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันจะส่งผลเชิงบวกต่อความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศของประเทศ

Summary

CAAT is dedicated to advancing, developing, and regulating safety in the country's civil aviation industry to comply with ICAO standards. This is also done to accord with Strategy 1 of CAAT's strategic plan 2023-2027, to develop the government's regulatory system for achieving sustainable standards, and to raise the EI score to more than 80% by 2023, 85% by 2024-2025, and 90% by 2026-2027. These thrusts will create parity with the standards of industrialized nations by 2026. Thus, ongoing collaboration between CAAT and air navigation service providers is necessary for achieving such objectives. This is consistent with Goal 3.3's Strategy 3, which calls for collaboration with all stakeholders to achieve sustainable growth of the aviation industry.

In this regard, the Air Navigation Services Standards Department (ANS), which oversees, regulates, promotes, and develops Thailand's air navigation service standards, has underscored that collaboration from air navigation service providers is necessary for CAAT to improve the EI score to align with the aforementioned strategic plan. Thus, in order to advocate for hands-on solutions to issues in air navigation services, a seminar was held with the goal of fostering collaboration between CAAT and air navigation service providers, namely Aeronautical Radio of Thailand Company Limited (AEROTHAI), U-Tapao-Rayong-Pattaya International Airport, the Thai Meteorological Department, the Office of the Search and Rescue Commission (SAR), Aeronautical Information Management Department (AIM) under the authority of CAAT, and Airspace Management Cell (AMC) under the purview of AEROTHAI. The primary objective of this seminar was to identify solutions for resolving and monitoring issues in air navigation services by working with air navigation service providers within regularly and constantly agreed-upon time frames. In line with the USOAP program, this seminar helped Thailand to prepare for the ICAO standard assessment. It also provided a forum for participants to share operational experiences and outcomes and to obtain insightful feedback for potential future cooperation.

Furthermore, in order to boost the morale of officials working in various sectors of the aviation industry and motivate air navigation service providers to develop operations that are more effective, the ANS arranged a ceremony to award certificates to air navigation service providers. Hence, Thailand's air navigation services will improve further.



ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ 29 มิถุนายน 2566 และ 3 - 4 สิงหาคม 2566

Duration

This seminar was carried out on 29 June 2023 and from 3-4 August 2023.

ผลการปฏิบัติงาน

1. มีแนวทางการดำเนินการแก้ไข ติดตาม และพัฒนาผลการแก้ไขปัญหาคำขอพบรองด้านบริการการเดินอากาศร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศภายใต้กรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง
2. ได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์เพื่อนำไปประเมินความพร้อมในการรับการตรวจสอบจาก ICAO จากชุดรายการคำถาม (Protocol Question: PQ) ภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่าย ANS

Operational results

1. Identify solutions for resolving and monitoring issues in air navigation services by working with air navigation service providers within regularly and constantly agreed-upon time frames.
2. Obtain useful information to assess CAAT's readiness for usage of protocol questions (PQs) for the ICAO standard evaluation within the jurisdiction of the ANS.

10.งานประชุมเชิงปฏิบัติการ The Third Aviation Medical Examiner Refresher Workshop

10.The Third Aviation Medical Examiner Refresher Workshop

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้ที่เกี่ยวกับข้อกำหนด ICAO ที่มีการปรับปรุงในด้านเวชศาสตร์การบิน
2. เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้ กรณีศึกษาด้านเวชศาสตร์การบินของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคฯ

Objectives

1. To share insights on the most recent ICAO aviation medical requirements.
2. To exchange expertise and case studies in aviation medicine with countries in the Asian region.

รายละเอียดโดยสรุป

ในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 105 คน ทั้งคนไทยและต่างชาติ ประกอบไปด้วย จีน ฮองกง กัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว ศรีลังกา อินเดีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มัลดีฟส์ ภูฏาน มองโกเลีย และ ปาปัวนิวกินี โดยได้รับเกียรติจากทาง ICAO ได้แก่ Dr. Ansa Jordaan, Chief of Aviation Medicine Section, ICAO HQ มาเป็นวิทยากรหลักของงานประชุมในครั้งนี้

Summary

A total of 105 participants attended this workshop, numbering representatives from China, Hong Kong, Cambodia, Singapore, Malaysia, Vietnam, Laos, Sri Lanka, India, Indonesia, the Philippines, Maldives, Bhutan, Mongolia, and Papua New Guinea. Dr. Ansa Jordaan, Chief of the Aviation Medicine Section at ICAO Headquarters, was invited to give the workshop's keynote address.

สำหรับเนื้อหาหลักในการประชุมครั้งนี้เป็นการพูดถึงข้อกำหนดที่มีการปรับปรุงด้านเวชศาสตร์การบินของ ICAO รวมถึงนวัตกรรมต่าง ๆ ด้านการแพทย์ที่จะนำมาปรับใช้กับการบิน รวมไปถึงเครื่องมือในการตรวจติดตามความปลอดภัยด้านเวชศาสตร์การบิน โดยมีหัวข้อดังนี้

1. Current and Future Considerations in Aviation Medical Certification
2. The ICAO Mental Health Working Group: Activities and Publications
3. Collaborative Approach to Mental Health: Coming Together of AMEs, Medical Departments and Pilot Peer Groups
4. Safety Oversight Monitoring Tools

นอกจากนี้ยังมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านเวชศาสตร์และกรณีศึกษาที่น่าสนใจในแต่ละประเทศ ผ่านการนำเสนอจากผู้แทนของแต่ละประเทศอีกด้วย ได้แก่

1. Cardiac and Sleep Apnea Due to Morbid Obesity โดย Dr. Bimal Dias, Senior Civil Aviation Inspector-Aviation Medicine, CAA Sri Lanka
2. Mental Health Support Framework for Pilots and ATCOs in Singapore โดย Dr. CHONG Chun Hon, Chairman Civil Aviation Medical Board Civil Aviation Authority of Singapore
3. Air Accident Investigation and Medical Incapacitation: A Retrospective Study โดย Dr. Ng Ling Seow Chief Medical Assessor Flight Operations Division Civil Aviation Authority of Malaysia
4. Aeromedical Consideration in Ophthalmology: A Case-based Approach โดย Dr. Taechit Mirasena, Institute of Aviation Medicine, Royal Thai Air Force, Thailand
5. Mental Health Detection in Aircrew โดย Dr. Sutthi Srinkapaibulaya, Psychiatrist Civil Aeromedical Center, Bangkok Hospital, Thailand

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

วันที่ 13 - 14 พฤศจิกายน 2566 ณ สำนักงาน ICAO Asia-Pacific จตุจักร กรุงเทพฯ

ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมครั้งนี้ประสบความสำเร็จและบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ โดยประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการร่วมจัดประชุมดังกล่าว เนื่องจากผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เป็นแพทย์เวชศาสตร์การบินของประเทศไทย และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ โดยเฉพาะด้านสุขภาพจิต การส่งเสริมสุขภาพ การตรวจประเมินสุขภาพด้วยเทคโนโลยีใหม่ ๆ และระบบการจัดการด้านเวชศาสตร์การบินของ ICAO

The workshop's main topics were the new ICAO requirements for aviation medicine, a variety of medical advancements that will be used in aviation, and tools for monitoring safety in aviation medicine. These are detailed below:

1. Current and Future Considerations in Aviation Medical Certification.
2. The ICAO Mental Health Working Group: Activities and Publications.
3. Collaborative Approach to Mental Health: Coming Together of AMEs, Medical Departments and Pilot Peer Groups.
4. Safety Oversight Monitoring Tools.

The following presentations from various countries were delivered:

1. Cardiac and Sleep Apnea due to Morbid Obesity by Dr. Bimal Dias, Senior Civil Aviation Inspector-Aviation Medicine, CAA Sri Lanka.
2. Mental Health Support Framework for Pilots and ATCOs in Singapore by Dr. Chong Chun Hon, Chairman Civil Aviation Medical Board, Civil Aviation Authority of Singapore.
3. Air Accident Investigation and Medical Incapacitation: A Retrospective Study by Dr. Ng Ling Seow, Chief Medical Assessor, Flight Operations Division, Civil Aviation Authority of Malaysia.
4. Aeromedical Consideration in Ophthalmology: A Case-based Approach by Dr. Taechit Mirasena, Institute of Aviation Medicine, Royal Thai Air Force, Thailand.
5. Mental Health Detection in Aircrew by Dr. Sutthi Srinkapaibulaya, Psychiatrist Civil Aeromedical Center, Bangkok Hospital, Thailand.

Duration

The workshop was convened from 13-14 November 2023 at ICAO Asia and Pacific Office, Chatuchak, Bangkok.

Operational results

Thailand benefited from co-organizing the workshop as it achieved its objectives. The workshop provided a forum for aviation medicine doctors in Thailand and representatives from relevant agencies to exchange knowledge and experiences, particularly in the areas of mental health, health promotion, health assessments using cutting-edge technologies, and ICAO's aviation medicine management system.



11. งานประชุม Sixteenth Meeting of the Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation – Asia Pacific (CAPSCA-AP/16)

วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือระหว่างองค์การการบินกับหน่วยงานด้านสาธารณสุข ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของประเทศ ในด้านการวางแผนเตรียมความพร้อมสำหรับการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน ด้านสาธารณสุขที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและอุตสาหกรรมการบิน

รายละเอียดโดยสรุป

ในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 95 คน ทั้งคนไทยและต่างชาติ ประกอบไปด้วย จีน ฮองกง กัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว ศรีลังกา อินเดีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มัลดีฟส์ ภูฏาน มองโกเลีย และปาปัวนิวกินี มีทั้งหน่วยงานด้านการบินและหน่วยงานด้านสาธารณสุข โดยมีวิทยากรจาก ICAO และ WHO รวมทั้งการนำเสนอจากผู้เข้าประชุมเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในงาน CAPSCA ที่เป็นความร่วมมือระหว่างภาคส่วนการสาธารณสุขและภาคส่วนการบิน โดยเฉพาะบทเรียนจากการตอบโต้เหตุการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขจากการแพร่ระบาดของใหญ่ของ COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินของทุกประเทศทั่วโลกซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนเตรียมความพร้อมในการรับมือกับเหตุการณ์ด้านสาธารณสุขที่มีผลกระทบต่อการบินที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

สำหรับเนื้อหาหลักในการประชุมครั้งนี้ เป็นการพูดถึงความร่วมมือระหว่างภาคส่วนการสาธารณสุขและภาคส่วนการบิน และการตอบโต้เหตุการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุข โดยมีหัวข้อดังนี้

1. Recent CAPSCA Developments and Activities
2. Advancing International Health Regulations (2005) & International Cooperation
3. The need for Air Ambulance Guidance Material
4. Facilitation Update



11. Sixteenth Meeting of the Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation – Asia Pacific (CAPSCA-AP/16)

Objective

To promote and facilitate cooperation between aviation and public health organizations to enhance the country's preparedness for public health emergencies that affect the aviation industry and the general public's health.

Summary

The meeting was attended by 95 participants from both Thai and foreign aviation and public health agencies. The countries represented at the meeting were China, Hong Kong, Cambodia, Singapore, Malaysia, Vietnam, Laos, Sri Lanka, India, Indonesia, the Philippines, Maldives, Bhutan, Mongolia, and Papua New Guinea. ICAO and World Health Organization (WHO) speakers were also invited to this meeting. Participants at this CAPSCA event were also asked to share their experiences and knowledge about lessons learned from responding to the COVID-19 pandemic public health emergency, which had a serious negative impact on the aviation sector worldwide. Such feedback was useful for developing plans and preparing for any future public health challenges that may arise for the aviation industry.

This meeting's main topics addressed public health and aviation agencies collaborative response to public health emergencies. They are detailed below:

1. Recent CAPSCA Developments and Activities.
2. Advancing International Health Regulations (2005) & International Cooperation.
3. The need for Air Ambulance Guidance Material.
4. Facilitation Update.

นอกจากนี้ยังมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์เกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านสาธารณสุข ผ่านการนำเสนอจากผู้แทนของแต่ละประเทศอีกด้วย ได้แก่

1. The COVID-19 Disaster Management Cycle - Lessons Learned from an Aviation Group Perspective โดย Dr. Razin Kamarulzaman, Head Group, Safety and Security Malaysia Aviation Group

2. Lessons Learned from COVID-19 Response in Aviation and Development of Electronic Forms for International Communicable Disease Control at Airports in Thailand โดย Dr. Rome Buathong Director, Division of International Communicable Disease Control Port and Quarantine, Department of Disease Control, Ministry of Public Health, Thailand

3. Construction of Civil Aviation Public Health Laboratory of Civil Aviation Medicine Center โดย Mr. Tiebing LIU Public Health Associate Research Fellow Civil Aviation Medicine Center of CAA China People's Republic of China

4. Aviation Public Health Risk Assessment-Microbiological Risk Assessment of Airplane Cabin Surface Materials โดย Mr. Jinhui FAN Public Health Associate Research Fellow, Civil Aviation Medicine Center of CAA China, People's Republic of China

5. Public Health Emergency Preparedness โดย Ms. Azina Abdul Matheen, General Manager, Airport Emergency & Business Continuity, Maldives Airports Company Limited, Maldives

6. Future Plans to Address International Public Health Emergencies in Sri Lanka โดย Dr. Bimal Dias Senior Civil Aviation Inspector - Aviation Medicine, CAA Sri Lanka

นอกจากนี้ในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2566 คณะผู้จัดประชุมยังได้รับความอนุเคราะห์จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในการจัดการดูงาน โดยคณะดูงานทั้งหมดได้รู้จักท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิช่วงการระบาดใหญ่ของ COVID-19 ผ่านการนำเสนอด้วยวิดีโอ 3 ชุด โดยคณะเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประสานงานโดย นพ. พัฒน์พงษ์ ไชยนิคม และคุณลดาพร นาคชัยยะ ผู้ดูงานได้เรียนรู้ระบบการจัดการด้านการป้องกัน การควบคุม และการตอบโต้เหตุการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบรรยายและสาธิตการจัดการโดย นพ. โรม บั้วทอง ผู้อำนวยการกองด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ กรมควบคุมโรค และคณะเจ้าหน้าที่ด้านฯ หลังจากนั้นคณะผู้ดูงานยังได้เยี่ยมชมอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) อีกด้วย

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

วันที่ 15 - 17 พฤศจิกายน 2566 ณ สำนักงาน ICAO Asia-Pacific จตุจักร กรุงเทพฯ

There was also an exchange of experiences about public health situations via the following presentations given by representatives from various countries:

1. The COVID-19 Disaster Management Cycle-Lessons Learned from an Aviation Group Perspective by Dr. Razin Kamarulzaman, Head Group, Safety and Security, Malaysia Aviation Group.

2. Lessons Learned from the COVID-19 Response in Aviation and Development of Electronic Forms for International Communicable Disease Control at Airports in Thailand by Dr. Rome Buathong, Director, Division of International Communicable Disease, Control Port and Quarantine, Department of Disease Control, Ministry of Public Health, Thailand.

3. Construction of the Civil Aviation Public Health Laboratory of the Civil Aviation Medicine Center by Mr. Tiebing LIU Public Health Associate Research Fellow, Civil Aviation Medicine Center of CAA China, People's Republic of China.

4. Aviation Public Health Risk Assessment-Microbiological Risk Assessment of Airplane Cabin Surface Materials by Mr. Jinhui FAN, Public Health Associate Research Fellow, Civil Aviation Medicine Center of CAA China, People's Republic of China.

5. Public Health Emergency Preparedness by Ms. Azina Abdul Matheen, General Manager, Airport Emergency & Business Continuity, Maldives Airports Company Limited, Maldives.

6. Future Plans to Address International Public Health Emergencies in Sri Lanka by Dr. Bimal Dias Senior Civil Aviation Inspector - Aviation Medicine, CAA Sri Lanka.

Additionally, on 17 November 2023, Airports of Thailand Public Company Limited, Suvarnabhumi Airport, and the International Communicable Diseases Control Checkpoint of Suvarnabhumi Airport under the authority of the Department of Disease Control of the Ministry of Public Health assisted the meeting organizers by arranging a study tour. The study tour group was introduced to Suvarnabhumi Airport and learned about its management during the COVID-19 pandemic via three video presentations by Suvarnabhumi Airport authorities, led by Dr. Patpong Chainikhom and Ms. Ladaporn Nakchaiya. The group attended a lecture and management demonstration by Dr. Rome Buathong, Director of the International Communicable Disease Control Division under the authority of the Department of Disease Control, and a group of checkpoint officials, on the management system for prevention, control, and response to public health emergencies at Suvarnabhumi Airport. Later, the group also visited the 1st Midfield Satellite Building or SAT-1.



ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมครั้งนี้ ประสบความสำเร็จและบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ โดยผู้เข้าประชุมจากประเทศไทยมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาคส่วนการสาธารณสุข อาทิ กระทรวงสาธารณสุข และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Regulations) และภาคส่วนการบิน ได้แก่ แพทย์เวชศาสตร์การบิน, ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ โรงเรียนการบิน ทำอากาศยาน สายการบิน และอีกมากมาย ผู้เข้าประชุมได้ทราบถึงการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาคส่วนการสาธารณสุขและภาคส่วนการบินในระดับ Global Regional และระดับประเทศ โดยเฉพาะความร่วมมือระหว่าง WHO (IHR / Point of Entry ในส่วนของข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับทำอากาศยาน โดยเฉพาะการจัดทำแผนรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุข) กับ ICAO (Annex 9 Facilitation ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและการสาธารณสุข โดยเฉพาะการทำแผนในภาคส่วนการบินเพื่อรับมือกับเหตุการณ์ฉุกเฉินด้านสาธารณสุขที่กระทบกับอุตสาหกรรมการบิน)

Duration

The meeting was convened from 15–17 November 2023 at ICAO Asia and Pacific Office, Chatuchak, Bangkok.

Operational results

This meeting was successful as it achieved its objectives. The participants from Thailand were drawn from public health agencies, such as the Ministry of Public Health and other agencies complying with international health regulations (IHR), as well as flight surgeons, air traffic controllers, aviation training centers, airports, airlines, and so forth. The participants learned about global, regional, and national cooperation between aviation and public health agencies. For example, collaboration between WHO (IHR/Point of Entry in terms of requirements related to airports, especially the preparation of public health emergency response plans) and ICAO (Annex 9, Facilitation in terms of public health, particularly planning in the aviation industry to deal with public health emergencies affecting the aviation industry).

ດ້ານ Economics

Economics



1. โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop สำหรับผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของผู้ดำเนินการสนามบิน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการสนามบิน เข้าใจบทบาทหน้าที่ รวมถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ และสามารถดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อให้ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสามารถวางแผน ประสานงาน และนำมาตรการป้องกันการรักษาความปลอดภัยในสนามบินไปใช้ได้ตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรอง
3. เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัย

รายละเอียดโดยสรุป

เนื่องจากฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) มีการดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนผ่านกิจกรรมการควบคุมคุณภาพ (QC Activity) อย่างต่อเนื่อง และพบว่าผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยมีความสำคัญในการช่วยผลักดันและขับเคลื่อนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องด้านการรักษาความปลอดภัยตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นอย่างมาก SFD จึงได้ส่งบุคลากรเข้าร่วมฝึกอบรมหลักสูตร Aviation Security Manager Workshop ที่จัดขึ้นโดย ICAO เพื่อจะได้นำเนื้อหาไปปรับให้เข้ากับบริบทของประเทศและวางแผนสำหรับถ่ายทอดความรู้ให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าวอย่างครบถ้วน และเพื่อเป็นการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง SFD จึงได้จัดโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop ณ โรงแรมเรดิสัน รีสอร์ท แอนด์ สปา หัวหินจังหวัดเพชรบุรี โดยมีนางรุสนีย์ มุสตาปา ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) และนางสาวธันวธิดา ทองฉิม หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานสนามบินและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (AS) เป็นวิทยากรประจำโครงการในการดำเนินการให้ความรู้แก่ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยสามารถวางแผน ประสานงาน และนำมาตรการป้องกันการรักษาความปลอดภัยในสนามบินไปใช้ได้ตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้รับการรับรองจาก กพท. ต่อไป

1. Airport operator security manager workshop

Objectives

1. To inform airport operators' security managers about their roles, responsibilities, and duties so that they can accurately and effectively implement the National Civil Aviation Security Programme (NCASP).
2. To facilitate the development, coordination, and implementation of airport security measures by security managers in accordance with approved aviation security plans.
3. To enhance efficiency and effectiveness in operating tasks to comply with NCASP stipulations and improve airport security measures.

Summary

The Aviation Security and Facilitation Standards Department (SFD) periodically inspects civil aviation security standards through quality control (QC) activities. Airport security managers play a crucial role in regulating and promoting security-related operations for congruence with specifications in the NCASP. Thus, SFD staff attended the ICAO-organized Aviation Security Manager Workshop in order to tailor the contents to the national context, to disseminate knowledge acquired to participants at the SFD-organized airport security manager workshop, and enhance capacities in associated operations.

The SFD then held the airport security manager workshop at Radisson Resort & Spa Hua Hin in Phetchaburi Province. To upgrade knowledge among the participants, presentations were made by Ms. Rusnee Mustapa, Manager of the SFD, and Ms. Thanwathida Thongchim, Head of Aviation Security Quality Control and Traffic Service Provider Division. The workshop's main objective was to inform airport security managers about how to plan, coordinate, and implement aviation security policies in accordance with CAAT-approved aviation security plans.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาจัดเตรียมโครงการฯ 8 มีนาคม 2566 - 6 สิงหาคม 2566
ระยะเวลาจัดโครงการฯ 7 - 11 สิงหาคม 2566

Duration

Preparations for the workshop were conducted from 8 March 2023 to 6 August 2023.
The workshop was convened from 7–11 August 2023.

ผลการปฏิบัติงาน

โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop ณ โรงแรมเรดิสัน รีสอร์ท แอนด์ สปา หัวหิน จังหวัดเพชรบุรี ในระหว่างวันที่ 7 - 11 สิงหาคม 2566 มีผู้เข้าร่วมโครงการจากกรมท่าอากาศยาน จำนวน 31 คน ซึ่งผู้เข้าร่วมโครงการสัมมนาฯ ทั้ง 31 คน จะต้องเข้ารับการสัมมนาฯ ตลอดทั้งหลักสูตร และต้องเข้ารับการทดสอบ โดยต้องมีผลการทดสอบร้อยละ 80 ขึ้นไป จึงจะได้รับประกาศนียบัตรประเภทประสบผลสำเร็จในการสัมมนา (Successfully Completed Certificate) และผู้ที่มีผลการทดสอบน้อยกว่าร้อยละ 80 จะได้รับใบประกาศนียบัตรประเภทเข้าร่วมการสัมมนา (Attended Certificate) โดยมีรายละเอียดดังนี้

Operational results

Thirty-one staff members of the Department of Airports attended the airport security manager workshop at Radisson Resort & Spa Hua Hin in Phetchaburi Province from 7–11 August 2023. In order to acquire successfully completed certificates, each of the 31 participants had to complete all of the courses before taking an examination. To pass and receive a successfully completed certificate, a test result of 80% or more was required, while those with test results below 80% would receive an attendance certificate. Details are given hereunder:

1. มีผู้ได้รับใบประกาศนียบัตรประเภทประสบผลสำเร็จในการสัมมนา (Successfully Completed Certificate) จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 74.19 ของจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา

1. Of the total workshop participants, 23 individuals (or 74.19%) were awarded successfully completed certificates.

2. มีผู้ได้รับใบประกาศนียบัตรประเภทเข้าร่วมการสัมมนา (Attended Certificate) จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 25.81 ของจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา

2. Eight individuals (or 25.81%) were awarded attendance certificates.

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ได้ตอบแบบประเมินความพึงพอใจในการจัดโครงการสัมมนาหลักสูตร Airport Security Manager Workshop โดยผลการตอบแบบประเมินพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ มีความพึงพอใจในเนื้อหาหลักสูตร รวมถึงรูปแบบในการจัดสัมมนาฯ ซึ่งสามารถนำไปพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานได้จริง และมีความต้องการให้ กพท. ดำเนินการจัดทำโครงการฝึกอบรมในหัวข้อต่าง ๆ เพิ่มเติมในอนาคต เช่น หลักสูตรการจัดการทำกาประเมินความเสี่ยง และภัยคุกคาม การจัดทำแผนเผชิญเหตุ รวมถึงหลักสูตรความตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน เป็นต้น

The participants were asked about their satisfaction with the workshop's organization. According to the responses, participants were satisfied with the course material and the workshop arrangements. They indicated they could use the knowledge acquired from this workshop to improve their work. In the future, CAAT should arrange more workshops on a variety of subjects, including guidance on threat and risk assessment approaches and preparing an incident response plan, as well as aviation security awareness courses, and so forth.

2. รายงานสถานการณ์ค่าโดยสาร เส้นทางภายในประเทศรายไตรมาส

วัตถุประสงค์

เพื่อการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศของสายการบิน อันเป็นภารกิจสำคัญในการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศของประเทศ ตามมาตรา 38 (1) แห่งพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการกำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคาและจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการบินพาณิชย์ให้เป็นไปตามประกาศ กบร. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ได้ดำเนินการตรวจสอบและติดตามราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจัดทำรายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศรายเดือน รวมทั้งมีการวิเคราะห์หรือรวบรวมจัดทำเป็นรายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศเพื่อเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของ กพท. เป็นประจำทุกไตรมาส

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

เผยแพร่รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศรายไตรมาส ดังนี้

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 4/2565

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 1/2566

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 2/2566

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 3/2566

3. โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสาร และการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

วัตถุประสงค์

เพื่อให้มีข้อมูลข่าวสารด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ถูกต้องและทันต่อสถานการณ์

2. Quarterly reports on the domestic flight fare status

Objectives

Monitor and inspect the way airlines collect fares for domestic flights; this is a crucial task for economic oversight of the nation's air transportation system in compliance with Section 38 (1) of the Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree B.E. 2558 (2015). According to Section 38 (1), CAAT is mandated to oversee the pricing and collection of fares and freight for transport aircraft by those licensed to operate air navigation businesses in compliance with the Civil Aviation Committee's announcement on the criteria and methods for calculating fares and volumes of freight for transport aircraft on domestic flights B.E. 2561 (2018).

Summary

CAAT has consistently and regularly inspected and followed up on the status of domestic flight fares through the preparation of monthly reports in this context. Additionally, CAAT analyzed such data to prepare reports on the status of domestic flight fares, which were released on the CAAT website at quarterly intervals.

Duration

The reports were prepared from 1 January to 31 December 2023.

Operational results

Quarterly reports on domestic flight fare status were released by CAAT as follows:

Report on the status of domestic flight fares in the 4th quarter of 2022.

Report on the status of domestic flight fares in the 1st quarter of 2023.

Report on the status of domestic flight fares in the 2nd quarter of 2023.

Report on the status of domestic flight fares in the 3rd quarter of 2023.

3. Project to improve information and provide information on unmanned aerial vehicles

Objective

To provide accurate and up-to-date information on unmanned aerial vehicles (UAVs).

รายละเอียดโดยสรุป

ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS) มีแนวคิดในการจัดทำเว็บไซต์ uav.caat.or.th เพื่อให้เป็นข้อมูลกลางในการให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยครอบคลุมทุกมิติของการให้บริการด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ตั้งแต่ข้อมูลด้านกฎระเบียบ คู่มือและแนวปฏิบัติการทำงานบินในประเภทต่าง ๆ แบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง การขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน คำถามและคำตอบ ตลอดจนแอปพลิเคชันพื้นที่การทำงาน เพื่อให้ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสามารถตรวจสอบพื้นที่การทำงานก่อนการขออนุญาตการทำงานบิน เป็นต้น โดย UAS ได้เริ่มกระบวนการตั้งแต่การวิเคราะห์ข้อมูลด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง การออกแบบโครงสร้างและรูปแบบการดำเนินการตามการออกแบบ การตรวจสอบและทดสอบระบบ และการแก้ไขปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน โดยมีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการเป็นเวลา 3 เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม 2566 ซึ่งข้อมูลทั้งหมดใน uav.caat.or.th เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เนื่องจากผู้ทำงานบิน ผู้ที่สนใจ ตลอดจนประชาชนทั่วไป สามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และเมื่อได้รูปแบบที่ครบถ้วนตามการออกแบบและระบบมีความเสถียรแล้ว UAS จึงขอปรับการดำเนินการจากสถานะโครงการเป็นรูปแบบงานประจำ เพื่อให้ดำเนินการปรับข้อมูลได้โดยสะดวกเนื่องจากเป็นข้อมูลที่ทันต่อสถานการณ์ และมีความถี่ในการดำเนินการ หรือสามารถปรับข้อมูลได้ตลอดเวลา จึงไม่สามารถกำหนดกรอบระยะเวลาสิ้นสุดของแต่ละกระบวนการได้

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

ผู้ประกอบการ ผู้ที่สนใจ และประชาชนทั่วไป สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้โดยง่าย

4. โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS

วัตถุประสงค์

เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการประสานข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน สร้างความเข้าใจความเข้าใจต่อหน่วยงานกำกับดูแลของแต่ละประเทศ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานขนส่งอาเซียน (ATWG) ในฐานะหน่วยงานผู้แทนไทยเป็นประจำ โดยในปี 2565 - 2566 ดำเนินการโดยสาธารณรัฐสิงคโปร์และในปี 2567 - 2568 จะจัดขึ้นที่ประเทศไทย ซึ่งหัวข้อการประชุมด้าน Unmanned Aerial Systems: UAS ได้ถูกบรรจุในการประชุมเมื่อปี 2565 โดยสาธารณรัฐสิงคโปร์ที่ประชุมได้นำเสนอการดำเนินการด้านการกำกับดูแลและส่งเสริม UAS ในแต่ละประเทศ เพื่อหาแนวทางในการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ผลจากการประชุม 4 ครั้ง ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ทำให้เกิดเป็น UAS ASEAN regulation platform เริ่มดำเนินการโดยสาธารณรัฐสิงคโปร์ เพื่อเป็นจุดเริ่มต้น

Summary

To provide a registration mechanism for UAVs, the Unmanned Aerial Vehicle Standards Department (UAS) established the website uav.caat.or.th for UAV registration. It encompasses all aspects of services related to UAVs, including regulatory information, manuals and guidance for different types of flights, related forms, registration for controlling and launching of UAVs, frequently asked questions (FAQs) and answers, and applications for flight areas. As such, the person controlling or launching a UAV is better able to inspect the flight area prior to requesting permission to take off. In this regard, the UAS conducted an analysis of relevant data, prepared the website's structure and layout, followed the designer's instructions, tested the system, and updated information to become current. The process took three months to complete, starting in January and ending in March 2023. Thus, the unmanned aerial vehicle industry can benefit greatly from the information available on uav.caat.or.th because airport operators, interested parties, and the general public can easily access it. The UAS will upgrade the project status to normal operations once the design is finally finished and the system is stable. This will enable the information to be easily updated as the information regarding UAVs is dynamic and changes frequently. As such, it is not feasible to set a time frame for completing each procedure.

Duration

The process lasted from 1 January to 31 March 2023.

Operational results

Unmanned aerial vehicle information is widely accessible to entrepreneurs, interested parties, and the general public from the UAS.

4. Cooperation on UAV development among ASEAN Member States

Objectives

To promote cooperation among ASEAN Member States to coordinate information, disseminate knowledge of each country's regulatory bodies, and encourage the development of UAVs.

Summary

As the agency representing Thailand, CAAT attended the ASEAN Transport Working Group (ATWG) meetings on a regular basis. The Republic of Singapore hosted the ATWG meeting in 2022–2023 and Thailand will host it in 2024–2025. The topic of unmanned aerial systems (UAS) was brought to the table at the Singapore-organized 2022 ATWG meeting. In this regard, the Republic of Singapore presented measures on regulating and promoting UAS in each nation and sought ways to foster collaboration across ASEAN Member States.

ในการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก โดยประเทศไทย ได้ดำเนินการกรอกข้อมูลบน Platform ดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการดำเนินการผ่าน Google Form (Free Platform) และการประชุมในครั้งหน้าปี 2567 ประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพการประชุม ซึ่งไทยอาจต้องเตรียมจัดการประชุม และเตรียมวาระการประชุมเพื่อให้เกิดการประสานความร่วมมือที่ต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรมระหว่างประเทศสมาชิก และนำไปสู่การกำหนดมาตรฐานด้าน UAS ร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกในภูมิภาค เช่น การรับรองมาตรฐานผู้บังคับและใบอนุญาตผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานระหว่างประเทศสมาชิก หรือการรับรองมาตรฐานอากาศยาน เป็นต้น

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค โดยผลจากการประชุมได้เป็น ASEAN UAS Regulation platform

5. โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ กพท. มีดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สามารถใช้วัดสมรรถนะขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมการบินในปี 2565
2. เพื่อให้ กพท. มีเครื่องมือ กลไกเพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

รายละเอียดโดยสรุป

อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ซึ่งทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจเป็นห่วงโซ่อุปทานต่อภาคอุตสาหกรรมการบินและภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของไทยจึงได้เริ่มดำเนินการโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินขึ้นตั้งแต่ปี 2564 เพื่อให้ประเทศไทยได้มีแนวทางสำหรับการวัดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินที่เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ โดย กพท. ได้ดำเนินการศึกษาการจัดทำบัญชีประชาชาติและฐานข้อมูลตารางบัญชีการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ด้านการบิน อ่างอิงการแบ่งสาขาการผลิตอุตสาหกรรมการบินออกเป็น 9 สาขาการผลิตย่อย ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้นเพื่อการดำเนินงานที่ต่อเนื่อง กพท. จึงได้ดำเนินงานต่อเนื่องในโครงการฯ โดยจัดทำดัชนีชี้วัดการเจริญเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินในปี 2565 เพื่อให้มีเครื่องมือที่สามารถชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมการบินในช่วงปีที่ผ่านมาได้

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินการตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 - ตุลาคม 2566

The Republic of Singapore therefore launched a UAS ASEAN regulatory platform as a starting point for coordinating cooperation across ASEAN Member States, drawing on outcomes from the four meetings held there. Thailand has finished using the free Google form tool to fill out relevant information on the aforementioned platform. Thailand will be hosting the next meeting of the ATWG in 2024. As such, Thailand is required to organize meetings and set up agendas to promote ongoing and effective collaboration among ASEAN Member States. This endeavor will contribute to the development of UAS standards among ASEAN Member States, including UAS operator certification, unmanned aircraft pilot licensing, and certification for unmanned aircraft systems.

Duration

This agenda was carried out from 1 January to 31 March 2023.

Operational results

The ASEAN UAS regulation platform was the outcome of the ATWG meeting to foster collaboration for the development of UAVs at the regional level.

5. The project on formulating an economics index for aviation industry performance in 2022

Objectives

1. To develop CAAT's economics index for gauging the performance and capacities of the aviation industry in 2022.
2. To provide CAAT with the tools it needs to advance and strengthen Thailand's aviation industry in order to achieve sustained growth and produce quantifiable outcomes.

Summary

One of the main industries propelling the nation's economic growth is the aviation industry and its supply chain for aviation and associated economic sectors. Since 2021, CAAT, Thailand's civil aviation regulatory body, has formulated an economics index derived from the aviation industry. Hence, Thailand has standardized and efficient guidelines for measuring the economic impacts of the aviation industry. CAAT studied the creation of national accounts and a database of input-output tables in the aviation sector based on the disaggregation of the aviation industry's production into nine sub-production branches to comply with ICAO requirements. In order to have a tool that can measure the economic impact of the aviation industry over the previous year, CAAT has therefore proceeded to work on the formation of an index to measure the economic growth generated by the aviation industry in 2022.

Duration

The project was executed from January to October 2023.

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. ดำเนินการประมวลผลข้อมูลเชิงมูลค่าทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินเพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยใช้เครื่องมือจากผลการศึกษาค้นคว้าวิจัยดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ในปีก่อนหน้า นอกจากนี้ กพท. ได้ออกแบบสำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย รวมถึงการสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาประกอบกรวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2566 กพท. ยังได้ทำการจัดรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคอุตสาหกรรมการบินถึงผลการวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยมีผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมการบินตอบกลับแบบรับฟังความคิดเห็นทั้งสิ้น 43 ราย ครอบคลุมทั้ง 9 สาขาการผลิตย่อยของภาคอุตสาหกรรมการบิน จากนั้น กพท. ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการและส่งรายงานดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินให้ ผอ. กพท. รับทราบและดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ของกพท. เพื่อเผยแพร่ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่มีสนใจนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

6. โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference 2023)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเผยแพร่และทำความเข้าใจมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
2. เพื่อเปิดพื้นที่ให้ผู้ประกอบการได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในอนาคต
3. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง กพท. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม
4. เพื่อคงความต่อเนื่องของการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการและหน่วยงานเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในอนาคต

รายละเอียดโดยสรุป

โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference 2023) จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2566 ณ ห้องอัครวิมลบอลรูม B-C โรงแรมอัครวิมล แกรนด์ คอนเวนชั่น มีผู้เข้าร่วมจำนวน 414 คน โดยมีประธานในพิธี ได้แก่ คุณมนตรี เดชาสกุลสม รองปลัดกระทรวงคมนาคม ภายในงานมีการจัดแสดงนิทรรศการที่เกี่ยวข้องกับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินและทิศทางอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 เสาหินทรรศการ ดังนี้

เสาหินทรรศการที่ 1 แสดงเนื้อหาภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยและนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย

Operational results

From analysis of the economic index project's past findings, CAAT processed economic data generated by the aviation industry to formulate an index for gauging economic growth in 2022. Furthermore, CAAT executed a survey, gathered important data from Thailand's aviation industry, and searched for relevant information from the database of the Department of Business Development. Subsequently, the acquired data was employed to examine the economic impacts, both directly and indirectly. On 18 July 2023, CAAT convened a hearing for stakeholders in the aviation industry to discuss the findings of the aviation industry's economic value analysis. Forty-three entrepreneurs in the aviation industry, covering all nine sub-production divisions, responded to the feedback form. After receiving this feedback and recommendations from them, CAAT improved its approach and sent a report regarding the economics index of the aviation industry to the Director General of CAAT. The information was shared with those involved and those who might find use for it in their work via the CAAT website.

6. The Thai Aviation Industry Conference 2023

Objectives

1. To disseminate and enhance public understanding about the measures taken to promote Thailand's aviation industry.
2. To provide entrepreneurs with a platform to express their opinions and participate in setting directions and policies for future development of the aviation industry.
3. To create a network of cooperation among CAAT, entrepreneurs in the aviation industry, and the agencies involved in the industry.
4. To maintain continuity in establishing the aforesaid network for jointly developing the aviation industry in the future.

Summary

The Thai Aviation Industry Conference 2023 was held on 30 October 2023 at Asawin Ballroom B-C, Asawin Grand Convention Hotel, Bangkok. The event was chaired by Mr. Montri Dechasakulsom, Deputy Permanent Secretary of the Ministry of Transport and there were 414 participants. The event also included an exhibition on aviation industry trends and the direction of Thailand's aviation industry, the contents of which were presented on four exhibition pillars.

Pillar 1: An overview of Thailand's aviation industry and civil aviation policy.



เสวนาที่ 2 แสดงเนื้อหาแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565-2583 และแสดงเนื้อหาความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคีและแผนการดำเนินงานภายใต้ความร่วมมือการบินในอนาคตทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี

เสวนาที่ 3 แสดงเนื้อหาการบริการเครื่องบิน Seaplane, โครงการจ้างงานพัฒนาระบบตรวจสอบความปลอดภัยในการเดินอากาศแบบออนไลน์ และแสดงเนื้อหาโครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ร่วมกับประเทศญี่ปุ่น รวมไปถึงแสดงเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไร้คนขับ

เสวนาที่ 4 แสดงเนื้อหาสิ่งแวดล้อมการบินซึ่งในช่วงเช้ามีการบรรยายในหัวข้อทิศทางของอุตสาหกรรมการบินและแนวทางสู่ความยั่งยืนบรรยายโดยนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. และการเสวนาในหัวข้อบริบทใหม่ของอุตสาหกรรมการบิน โอกาส อุปสรรค ความท้าทาย โดยมีวิทยากรจำนวน 6 ท่าน ได้แก่ นายศิริปภรณ์ เชี่ยวสมุทร นายสถาปนา พรหมบุญ นางสมทรง สัจจาภิมุข นายนิธิร สุขมนัส นายยงยุทธ ลูจันตานนท์ และนายกฤษ พัฒนสาร ทั้งนี้ในช่วงบ่ายเป็นการประชุม ณ ห้องประชุมย่อยจำนวน 4 ห้อง ได้แก่

- ห้องที่ 1 มาตรฐานการกำกับดูแล
- ห้องที่ 2 การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ
- ห้องที่ 3 ห้วงอากาศและอากาศยานไร้คนขับ
- ห้องที่ 4 สิ่งแวดล้อมการบิน

ผู้เข้าร่วมสัมมนา ส่วนใหญ่ มีความพึงพอใจต่อการจัดงานสัมมนา เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์และเป็นการพบปะผู้ประกอบเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารใหม่ ๆ ของภาคอุตสาหกรรมการบิน และมีความประสงค์ให้มีการจัดกิจกรรมงานสัมมนาอย่างต่อเนื่อง

Pillar 2: Details of the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022-2040, the bilateral and multilateral cooperation schemes, and operational plans under these schemes.

Pillar 3: Information about seaplane services, the employment of a consultant to develop an online air navigation safety monitoring system, the Thailand-Japan cooperation project on the ground-based augmentation system (GBAS) demonstration cooperation project, and unmanned aerial vehicles (UAVs).

Pillar 4: Information about the aviation environment.

The morning session comprised a statement on the direction of the aviation industry and approaches towards achieving sustainability by Mr. Suttipong Kongpool, CAAT Director General, and a discussion on the new context of the aviation industry, opportunities, constraints, and challenges. The panelists were Mr. Siripakorn Cheawsamoot, Mr. Sathapana Promboon, Mrs. Somsong Sachaphimukh, Mr. Nitithorn Sukmanus, Mr. Yongyut Lujintanon, and Mr. Krid Pattanasan. The afternoon session featured four focus group meetings.

- Group 1: Regulatory standards
- Group 2: Economic regulation
- Group 3: Airspace and UAVs
- Group 4: The aviation environment

ในทุกปี ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนา มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับการจัดงานในครั้งต่อไป เช่น ควรขยายระยะเวลาการจัดงานสัมมนาและการประชุมกลุ่มย่อย เนื่องจากเนื้อหางานสัมมนาและการประชุมกลุ่มย่อยมีความสำคัญและจะสามารถทำให้สามารถแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้มากขึ้น เสนอให้ กพท. จัดการประชุมกลุ่มย่อยตามรายสาขา เพื่อให้ได้รับข้อมูล ปัญหาและความต้องการที่จะให้ กพท. ส่งเสริมและสนับสนุนต่อไป

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2565 -15 พฤศจิกายน 2566

ผลการปฏิบัติงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดงานสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำปี 2566 ตอน “กลับคืนหนทางสู่อากาศ” (The 2nd Thai Aviation Industry Conference 2023: Resume the Flight Path to the Bright Future) ซึ่งมีบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินและบุคคลทั่วไปที่เข้าร่วม ณ ห้องประชุมย่อยจำนวน 307 คน แบ่งเป็น

ห้องประชุมย่อย 1 มาตรฐานระบบการกำกับดูแล จำนวน 98 คน

ห้องประชุมย่อย 2 การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบิน จำนวน 94 ท่าน

ห้องประชุมย่อย 3 หน่วยงานและอากาศยานไร้คนขับ จำนวน 73 ท่าน

ห้องประชุมย่อย 4 การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมภาคการบิน จำนวน 42 ท่าน

โดยผู้เข้าร่วมสัมมนา มีการประเมินผลจากแบบสอบถามความพึงพอใจในการสัมมนาจำนวน 114 คน โดยร้อยละ 85.44 มีความพึงพอใจในภาพรวมของกิจกรรม และร้อยละ 92.11 ต้องการให้การจัดกิจกรรมลักษณะนี้อีก

7. โครงการจัดทำแผนพัฒนาความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมระหว่าง กพท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการ แผนงาน และการดำเนินการภายในอุตสาหกรรมการบินต่อไป
2. เพื่อบูรณาการการทำงานเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกภาคส่วน

รายละเอียดโดยสรุป

อุตสาหกรรมการบินมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระดับโลก ภูมิภาค และประเทศ ปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในทุกภูมิภาคทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย สำหรับธุรกิจการบินของประเทศไทยนอกจากเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสร้างรายได้ด้านการท่องเที่ยวให้แก่ประเทศแล้ว ยังเป็นระบบคมนาคมที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ สร้างอาชีพ เชื่อมโยงและดึงดูดการลงทุน ในการนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Most of the participants appreciated the seminar as they met entrepreneurs and received updated information about the aviation industry; they hoped that the seminar would continue to be held on an annual basis. They provided suggestions for future events, which included longer duration of the seminar and focus group meetings as they both concern important information and need more time for exchange of opinions. It was also recommended that CAAT organize focus group meetings for each sector to obtain information and learn about their problems and needs that CAAT is expected to address.

Duration

The project was implemented from 23 September 2022 to 15 November 2023.

Operational results

CAAT organized the 2nd Thai Aviation Industry Conference 2023, “Resume the Flight Path to the Bright Future”. There were 307 participants including personnel in the aviation industry and other interested people.

Group 1 (Regulatory standards): 98 participants

Group 2 (Economic regulation): 94 participants

Group 3 (Airspace and UAVs): 73 participants

Group 4 (Aviation environment): 42 participants

Of these participants, 114 responded via the satisfaction survey questionnaire; 85.44% were satisfied with the overall activity and 92.11% required more activities of a similar nature.

7. Formulation of an action plan for developing cooperation with stakeholders in the Thai aviation industry

Objectives

1. To enhance cooperation between CAAT and stakeholders in the projects, work plans, and different operations of the aviation industry.
2. To integrate operations to develop all sectors of the aviation industry.

Summary

The aviation industry plays a very important role in the development of global, regional, and national economies. Owing to the increasing demand for air travel, the aviation industry worldwide continues to grow. In Thailand, civil aviation is an important mechanism for generating income in the tourism sector as well as a major transportation system that supports national development and boosts employment and investment. CAAT, as the main agency that oversees, promotes, and develops Thailand's civil aviation industry, thus formulated an

ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือน จึงมีการจัดทำโครงการแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาและส่งเสริมร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ มกราคม - ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

กพท. จัดทำโครงการจัดทำแผนพัฒนาความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยกำหนดประเด็นสำคัญสำหรับการแก้ปัญหาและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในรูปแบบของ “มติสำคัญ” เพื่อใช้เป็นเป้าหมายในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 3 มติ ดังนี้

1) มติการสร้างเครือข่ายและบูรณาการความร่วมมือเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เครือข่ายเชื่อมโยงด้านการบิน และการเติบโตอย่างยั่งยืน

2) มติด้านการเพิ่มบทบาทบุคลากรและยกระดับมาตรฐานหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินไทยสู่ระดับสากล

3) มติการสร้างช่องทางการสื่อสารเชิงรุกเพื่อเผยแพร่ข่าวสารและประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่สำคัญได้อย่างรวดเร็วและเข้าถึงประชาชนในวงกว้าง

ซึ่งเครื่องมือที่สามารถนำไปใช้ในการขับเคลื่อนไปตามเป้าหมายผ่านการจัดทำบันทึกความร่วมมือเพื่อเป็นการสนับสนุนการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการ จัดรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อติดตามและทำงานอย่างใกล้ชิดกับผู้มีส่วนได้เสีย การสนับสนุนและส่งเสริมงานวิจัยด้านการบินของไทยสู่ระดับสากล การจัดกิจกรรมร่วมเพื่อสร้างเครือข่ายและพัฒนาความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสีย และการใช้แบบสำรวจออนไลน์เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การใช้สื่อออนไลน์ประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อสร้างความตระหนักรู้ ทั้งนี้รับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินต่อแผนปฏิบัติการโครงการแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมตอบกลับแบบรับฟังความเห็นผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามแบบฟอร์มที่ กพท. กำหนดทั้งสิ้น 20 หน่วยงาน จากนั้นจึงได้ดำเนินการรวบรวมประเด็นความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียจากการรับฟังความเห็นและปรับปรุงแก้ไขแผนปฏิบัติการฯ ตามข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการ

8. โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS

วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS แก่ผู้ประกอบการสนามบิน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนความตระหนักรู้ทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ AIRPORT EMS ของผู้ประกอบการสนามบินในระยะต่อไป

action plan for enhancing cooperation with stakeholders in the aviation industry to address related problems and promote the industry.

Duration

The project was implemented from January to December 2023.

Operational results

To implement this project, CAAT defined three important dimensions for addressing problems and developing the aviation industry with collaborating stakeholders. The following three dimensions were established during action plan preparation:

1) To create cooperation networks for infrastructure development, aviation connectivity, and achieving sustainable growth.

2) To further develop the roles of aviation personnel and improve the standards of agencies in the Thai aviation industry to match those at the international level.

3) To create proactive communication channels to disseminate news and important information quickly to reach the general public.

A memorandum of understanding (MOU) was prepared and signed to drive the plan and support collaboration between CAAT and stakeholders. Meetings were organized on a regular basis to allow stakeholders to share opinions on operations. A working group was established to monitor and work closely with stakeholders. The cooperation network supported and promoted Thai aviation research in the international arena. Several activities were held to build networks and develop cooperation with stakeholders. An online survey solicited opinions and suggestions from stakeholders. Online media were used to proactively promote awareness among target groups. In this regard, 20 entrepreneur agencies provided feedback on the action plan via an electronic survey. Their feedback was taken into consideration and the action plan was revised according to their suggestions.

8. Promotion of the airport environmental management system (Airport EMS)

Objective

To enhance performance and efficiency in airports' environmental management by promoting and disseminating the Airport EMS guidelines to airport operators to impart knowledge, understanding, and awareness of the environmental value of airports. Hence, they are expected to apply the system at their airports.



รายละเอียดโดยสรุป

ได้ศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน จากนั้นได้จัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS โดยควบรวมกับโครงการสนับสนุนสนามบินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค และได้ดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS ทั้งสิ้น 5 สนามบิน

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลา 12 เดือน

ผลการปฏิบัติงาน

ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริม AIRPORT EMS โดยการประชุมสร้างการรับรู้ประชาสัมพันธ์และสำรวจศึกษาข้อมูลทั้ง 5 สนามบิน ได้แก่ สนามบินระนอง สนามบินนครศรีธรรมราช สนามบินสมุย สนามบินอุดรธานี และสนามบินลำปาง เรียบร้อยแล้ว และจัดทำรายงานการดำเนินโครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS เสนอต่อ ผอ. กพท. ซึ่งมีสนามบินจำนวน 4 สนามบินเป็นสนามบินภายใต้การดำเนินงานส่วนราชการ ได้แก่ สนามบินระนอง สนามบินนครศรีธรรมราช สนามบินอุดรธานี และสนามบินลำปาง และสนามบินภายใต้การดำเนินงานของเอกชนคือ สนามบินสมุย ซึ่งทั้ง 5 สนามบินมีกรอบการดำเนินงานโดยจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงฯ ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ทั้งนี้ตัวแทนสนามบินเหล่านี้มีโครงสร้างและองค์ประกอบที่เป็นพื้นฐานหรือความสอดคล้องของการดำเนินการตามแนวทางของ AIRPORT EMS ซึ่งสามารถที่จะพัฒนาให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ AIRPORT EMS นอกจากนี้ AIRPORT EMS สามารถประยุกต์ใช้กับสนามบินได้หลากหลายรูปแบบ

Summary

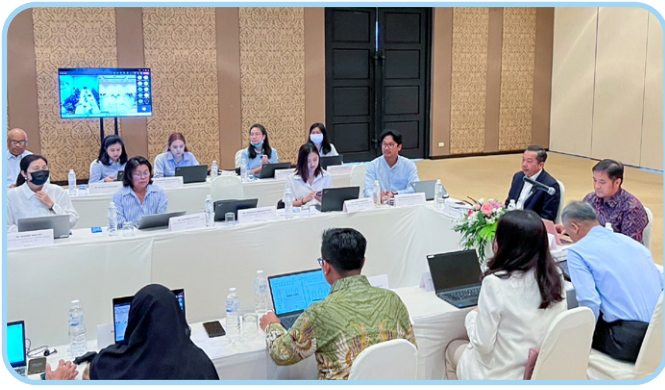
CAAT studied, collected, and analyzed related data to prepare a plan for promoting airport environmental management in line with the Airport EMS guidelines. Subsequently, a promotion plan was formulated along with the project on supporting airports for regional connectivity. Public relations activities were organized in line with the plan at five airports (see operational results).

Duration

The project was implemented for 12 months.

Operational results

To raise awareness and promote the Airport EMS, CAAT organized meetings, conducted surveys, and studied information related to five airports, namely Ranong Airport, Nakhon Si Thammarat Airport, Samui Airport, Udonthani International Airport, and Lampang Airport. A project report was then generated and submitted to CAAT's Director General. Of the five airports, four are government-supervised concerns and only one (Samui Airport) is operated by a private entity. Each airport prepared an environmental impact assessment (EIA) report according to the ministerial regulations issued under the Environmental Quality promotion and Preservation Act, B.E. 2535 (1992) and its amendments. These airports represented the airports with basic structures and components that meet the Airport EMS requirements. The system is flexible and can be used to address diverse airport conditions.



9. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA)-Indonesia

วัตถุประสงค์

เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินงานระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA)-Indonesia ตามยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน ในด้านการดำเนินงานตามแผนความร่วมมือกับ ICAO และองค์กรระหว่างประเทศ

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ได้วางแผนและจัดทำแผนการดำเนินงานในการประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA-ID ซึ่งได้กำหนดหัวข้อและกรอบการประชุมความร่วมมือ ใน 4 หัวข้อหลัก คือ

- 1) Environmental Protection and Sustainability
- 2) Air Transport Promotion
- 3) Economics Regulation
- 4) Aerodrome Safety

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลา 12 เดือน

ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมความร่วมมือในการดำเนินงานโดยผู้แทน กพท. ประกอบด้วย APD, ERD และ AGA ได้ร่วมประชุมหารือกับผู้แทน DGCA ID ซึ่งมีกรอบความร่วมมือ ดังนี้ 1) Environmental Protection and Sustainability 2) Air Transport Promotion 3) Economics Regulation 4) Aerodrome Safety

9. Collaboration between CAAT and the Directorate General of Civil Aviation – Indonesia (DGCA ID)

Objective

To create operational cooperation between CAAT and the DGCA ID according to Strategy 3 – to develop and promote aviation industry sustainability in terms of compliance with the plan for cooperation with ICAO and international organizations.

Summary

CAAT formulated a plan for collaboration with the DGCA ID. The plan defined the collaboration framework which had four major themes:

- 1) Environmental Protection and Sustainability
- 2) Air Transport Promotion
- 3) Economic Regulation
- 4) Aerodrome Safety

Duration

The project was implemented for 12 months.

Operational results

At the meeting for establishing collaboration, the CAAT delegations from the Aviation Industry Development and Promotion Department, the Economic Regulation Department, and the Aerodrome Standards Department negotiated with DGCA ID representatives on the four themes for collaboration.

1. Environmental Protection and Sustainability ประกอบด้วย 2 หัวข้อย่อย ได้แก่

- 1) Sustainable Aviation Fuels (SAF) CORSIA และ Aviation Emissions Management ในปี 2567 กพท. จะเริ่มโครงการศึกษาความเหมาะสมของ SAF สำหรับภาคการบินของประเทศไทย DGCA ID มีแผนที่จะจัดทำ SAF Roadmap กพท. และ DGCA ID ได้มีความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับ Sustainable Aviation Fuels (SAF) อีกทั้งจะร่วมกันเป็นเจ้าภาพจัดงาน CORSIA Regional Workshop นอกจากนี้จะมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกของภาคการบินซึ่งประกอบด้วย การจัดทำกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง, การพัฒนาระบบการจัดการข้อมูล และการกำหนดมาตรการเพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- 2) AIRPORT EMS กพท. และ DGCA ID มีแผนที่จะสนับสนุนให้สนามบินจัดทำและดำเนินระบบ AIRPORT EMS ในปี 2567 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นระยะ implementation phase ของ AIRPORT EMS ของ ASEAN และภายใต้กรอบการดำเนินงานของ ASEAN ในคณะทำงาน AIRPORT EMS และ กพท. มีแผนจะจัดทำ AIRPORT EMS Certification Process สำหรับ ASEAN อีกทั้ง กพท. และ DGCA ID จะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานมาตรฐานแห่งชาติคือ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของประเทศไทย และ BSN ของอินโดนีเซียเพื่อร่วมกันดำเนินการในเรื่องดังกล่าวด้วย รวมทั้งจะสนับสนุนการดำเนินงานซึ่งกันและกันในเรื่อง AIRPORT EMS โดยจะได้แลกเปลี่ยนข้อมูล และส่งบุคลากรเข้าร่วมกิจกรรม เป็นต้น

2. Air Transport Promotion

กพท. และ DGCA ID มีแผนในการหารือเกี่ยวกับกองทุนการบินแหล่งที่มาของเงินทุน รวมถึงกลไกการจัดหาเงินทุน และอื่น ๆ เพื่อใช้สนับสนุนการเดินทางไปยังท่าอากาศยานรองและเพิ่มเครือข่ายเชื่อมโยงการเดินทางข้ามภาค

3. Economic Regulation

กพท. ได้เสนอความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA ID ในการสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจตั้งแต่กระบวนการอนุญาตสายการบินรายใหม่และประเด็นของจำนวนและอายุของอากาศยานที่จะนำมาให้บริการและการจัดสรรเส้นทางบินต่าง ๆ โดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนกฎระเบียบการกำกับดูแลด้านราคา เช่น ค่าบริการการจราจรทางอากาศ, ค่าธรรมเนียมสนามบิน (Airport Charge) ค่าโดยสารและเรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร เป็นต้น ซึ่งรวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องการจัดการข้อร้องเรียนที่ดำเนินการอยู่ เพื่อการกำกับดูแลที่ดีขึ้น ทั้งนี้ การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของทั้งสองหน่วยงานมีแนวทางการกำกับดูแลใกล้เคียงกัน โดยในที่ประชุมมีการสอบถามแนวทางการพิจารณาและมาตรการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่อาจเป็นแนวทางหรือมาตรฐานที่ดี ซึ่งสามารถศึกษาและนำไปปรับใช้กับกฎเกณฑ์หรือมาตรการของแต่ละประเทศได้เพิ่มเติมและควรมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในรายละเอียดแต่ละประเด็นในการประชุมครั้งถัดไป

1. Environmental Protection and Sustainability. The discussion covered two sub-topics.

- 1) Sustainable Aviation Fuels (SAF) under the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) and Aviation Emissions Management. In 2024, CAAT will start the feasibility study of SAF for the Thai aviation sector while the DGCA ID plans to generate a SAF Roadmap. CAAT and the DGCA ID agreed to exchange information about SAF and will co-host a CORSIA regional workshop. In addition, both agencies will exchange experiences in greenhouse gas (GHG) management in the aviation sector in terms of related regulations, development of an information management system, and measures to support emissions' reduction.
- 2) Airport EMS. CAAT and the DGCA ID plan to encourage airports to prepare and implement the Airport EMS from 2024 onwards, which coincides with the implementation phase of the ASEAN Airport EMS scheme, under the ASEAN operational framework. CAAT also plans to establish the Airport EMS certification process for ASEAN. Furthermore, CAAT and the DGCA ID will coordinate with the national standards organizations, i.e. the Thai Industrial Standards Institute and the National Standardization Agency of Indonesia (Badan Standardisasi Nasional – BSN), to drive this agenda, and will support each other in this regard via information exchange, personnel training, and so forth.

2. Air Transport Promotion

CAAT and the DGCA ID discussed aviation industry fundraising, fund sourcing, a fund mobilization mechanism, and so forth to promote the use of secondary airports and expand airport networks to enhance regional connectivity.

3. Economic Regulation

CAAT proposed a collaboration scheme for enhancing knowledge and understanding about economic regulation in the aviation sector, covering airline licensing processes, numbers and ages of aircraft to be used, flight route allocation (especially domestic routes), exchange of regulations on the oversight of prices (e.g. air traffic charges, airport charges, airline tickets) and protection of passengers' rights. The scheme will include exchange of information on complaint management to improve the regulation system. Both CAAT and the DGCA ID have similar economic regulation approaches. The meeting also included a discussion on the consideration of and measures for economic regulation that can serve as best practices and be applied in each country. Detailed exchange of opinions on each theme was suggested for the next meeting.

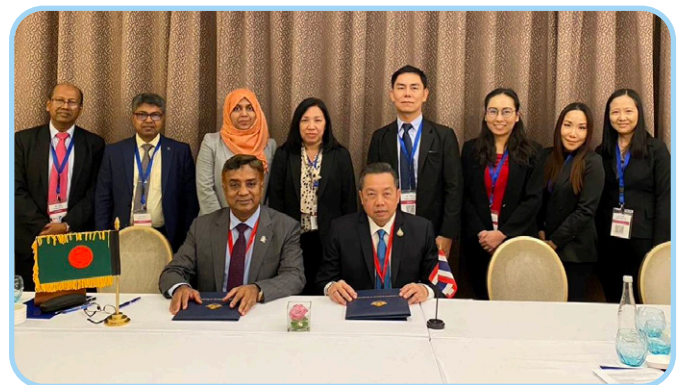
4. Aerodrome Safety

ปัจจุบัน DGCA ID มีสนามบินน้ำในการดูแลทั้งหมด 5 แห่ง ซึ่งเป็นสนามบินน้ำของภาคเอกชนทั้งหมด และมีแผนการจัดทำสนามบินน้ำของภาครัฐในอนาคต ในขณะที่ประเทศไทยมีเอกชนที่ประสงค์นำอากาศยานปฏิบัติการบินขึ้นลงบนพื้นน้ำ กพท. จึงอยู่ระหว่างการเตรียมการกำกับดูแลสนามบินน้ำ โดยเริ่มจากการพัฒนามาตรฐานและกฎระเบียบสนามบิน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากร ทั้งนี้ DGCA ID และ กพท. กำลังมองหาความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในเรื่องการพัฒนาความสามารถและแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับสนามบินน้ำในอนาคต

10. การเจรจาบินระดับทวิภาคี และระดับพหุภาคี

วัตถุประสงค์

1. เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและการกำหนดสิทธิการบินระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคีดำเนินบริการมายัง/ไปจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย
2. เพื่อให้เกิดความมั่นใจถึงความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในระดับสูงสุด
3. เพื่อสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
4. เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสให้สายการบินสามารถขยายบริการการบินไปยังจุดต่าง ๆ ได้มากขึ้นอันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร, ธุรกิจการขนส่งสินค้า, การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศ



4. Aerodrome Safety

Currently, the DGCA ID oversees five water aerodromes, all of which are operated by private entities, and is planning to develop a state-owned water aerodrome. In Thailand, several private entities want to land on and take off from waterbodies. CAAT is thus preparing a water aerodrome management system. The plan includes developing personnel, standards, and regulations relating to water aerodromes. CAAT and the DGCA ID are seeking close cooperation in terms of capacity enhancement and knowledge exchange in this regard.

10. Bilateral and multilateral negotiations regarding aviation

Objectives

1. To prepare an agreement on air navigation services and determination of aviation rights between Thailand and various countries, which will serve as a basis for considering permission for airlines of ASEAN Member States to operate services to/from the territory of each party.
2. To ensure the highest level of safety and security in international air navigation services.
3. To support the progress of international civil aviation.
4. To create the opportunity for airlines to expand services to more areas, which will be beneficial for passengers, the freight business, tourism, and the overall economy of Thailand.

รายละเอียดโดยสรุป

ปัจจุบันสภาพการณ์ด้านอุตสาหกรรมการบินได้มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่องการจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินให้ทันสมัยสอดคล้องกับความต้องการของสายการบินและผู้โดยสาร จะเป็นการเตรียมความพร้อมให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายสามารถเปิดทำการบินระหว่างกันได้และจะทำให้การกำกับดูแลสายการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับกฎหมายและนโยบายในปัจจุบัน ตลอดจนช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติการการบินของสายการบินเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่นานาประเทศยอมรับ

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ มกราคม - ธันวาคม 2566

ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมเจรจาการบินระหว่างไทยกับประเทศต่างๆ (ระดับทวิภาคี) จำนวน 8 ประเทศ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเจรจาการบินระหว่างไทย - คาซัคสถาน เมื่อวันที่ 26 - 27 ตุลาคม 2566 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดยมี นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รอง ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้แทนสายการบินของไทยที่มีความสนใจทำการบินไปยังคาซัคสถาน ประชุมหารือร่วมกับ Mr. Timur Tlegenov, Deputy Chairman of Civil Aviation Committee of the Ministry of Transport พร้อมกับผู้แทนสายการบินของคาซัคสถาน ซึ่งคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงสิทธิการบินระหว่างกันเพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของทั้งสองประเทศทำการบินระหว่างกันได้มากขึ้น

2. การเจรจาการบินระหว่างไทย - เซเชลส์ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คุ้มพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Mr. Alan Renaud, Principal Secretary of Civil Aviation, Ports and Marine of Ministry of Transport พร้อมกับผู้แทนการบินพลเรือนเซเชลส์ โดยฝ่ายเซเชลส์แสดงความสนใจที่จะระงับข้อบก การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงว่าด้วย บริการเดินอากาศระหว่างไทย - เซเชลส์ เพื่อเป็นทางเลือกให้กับสายการบินในการขยายความเชื่อมโยงระหว่างสองประเทศในอนาคต

3. การเจรจาการบินระหว่างไทย - สหราชอาณาจักร บริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คุ้มพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Mr. Jeff Bevan, Deputy Chief Air Services Negotiator of UK Department for transport พร้อมกับผู้แทน UK Department for transport ซึ่งคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะพยายามที่จะจัดให้เกิดการลงนามเพิ่มความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทย - สหราชอาณาจักร บริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ ภายในต้นปี 2567

4. การเจรจาการบินระหว่างไทย - บังกลาเทศ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดย

Summary

The aviation industry has continuously developed and changed over time. Agreements on air navigation services and exchange of aviation rights should be created or revised to meet the current needs of both airlines and passengers, to prepare the airlines of countries to provide reciprocal services, and to ensure effective airline supervision in line with current laws and policies. In addition, this will help to promote and support flight operations in accordance with international standards accepted by countries worldwide.

Duration

The project was implemented from January to December 2023.

Operational results

CAAT represented Thailand in bilateral aviation negotiations with the following eight countries:

1. The Republic of Kazakhstan: Mr. Sarun Benjanirat, CAAT's Deputy Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport, the Ministry of Foreign Affairs, CAAT, and Thai-owned airlines that planned to operate flights to Kazakhstan, to participate in negotiations with Mr. Timur Tlegenov, Deputy Chairman of the Civil Aviation Committee of Kazakhstan's Ministry of Transport, and representatives from Kazakhstan-based airlines. Both parties agreed to improve bilateral air traffic rights to allow Thai and Kazakhstan airlines to operate more flights between both countries. The meeting was held on 26 and 27 October 2023 in Bangkok, Thailand.

2. The Republic of Seychelles: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with Mr. Alan Renaud, Principal Secretary of Civil Aviation, Ports and Marine of Seychelles' Ministry of Transport, and Seychelles' civil aviation representatives. Seychelles has expressed interest in including a codeshare provision in the Thailand-Seychelles Air Services Agreement to provide an alternative for airlines to expand bilateral connections between the two countries in the future. The meeting was held on 4 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

3. The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with Mr. Jeff Bevan, Deputy Chief Air Services Negotiator of the UK Department for Transport, and UK aviation representatives. Both parties agreed on an attempt to complete full signing of the bilateral agreement on air navigation services between Thailand and the United Kingdom of Great Britain

มีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Air Vice Marshall M Mafidur Rahman, Chairman of Civil Aviation Authority of Bangladesh พร้อมกับผู้แทนกระทรวงการบินและการท่องเที่ยว ผู้แทนการบินพลเรือนบังกลาเทศ และผู้แทนสายการบินของบังกลาเทศ โดยทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับการขยายสิทธิการบินระหว่างกัน ซึ่งฝ่ายบังกลาเทศจะมีความพร้อมสำหรับการขยายสิทธิการบินภายหลังจากที่ได้ขยายท่าอากาศยาน Hazrat Shahjalal International Airport เพื่อรองรับการเติบโตของเที่ยวบินและสินค้าในอนาคตแล้วเสร็จ และจะขอหารือกับฝ่ายไทยอีกครั้งในช่วงปลายปี 2567

5. การเจรจาการบินระหว่างไทย - จอร์แดน เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Capt. Haitham Misto, Chief Commissioner of Jordan Civil Aviation Regulatory Commission พร้อมกับผู้แทน Jordan Civil Aviation Regulatory Commission โดยคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มและปรับปรุงข้อบเรื่องความปลอดภัยการบิน การรักษาความปลอดภัยการบิน และพิกัดอัตราค่าขนส่ง

6. การเจรจาการบินระหว่างไทย - ปากีสถาน เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Mr. Saif Anjum, Secretary of

and Northern Ireland by early 2024. The meeting was held on 4 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

4. The People's Republic of Bangladesh: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with Air Vice Marshal M. Mafidur Rahman, Chairman of the Civil Aviation Authority of Bangladesh (CAAB), and representatives from Bangladesh's Ministry of Aviation and Tourism, CAAB, and Bangladesh-based airlines. Both parties exchanged ideas about expanding air traffic rights between the two countries. Bangladesh proposed one more negotiation around the end of 2024 after completion of the project on expansion of its Hazrat Shahjalal International Airport to accommodate the increasing number of flights. The meeting was held on 4 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

5. The Hashemite Kingdom of Jordan: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with Captain Haitham Misto, Chief Commissioner of the Jordanian Civil Aviation Regulatory Commission, and Jordanian representatives. Both parties agreed to increase and improve regulations on aviation safety and security and freight transport tariffs. The meeting was held on 5 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.



Ministry of Aviation พร้อมกับผู้แทนการบินพลเรือนปากีสถาน โดยคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับการขยายสิทธิการบินระหว่างกัน ซึ่งทั้งสองฝ่ายมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันที่จะขยายความเชื่อมโยงระหว่างกันในปี 2567

7. การเจรจาการบินระหว่างไทย - ซาอุดีอาระเบีย เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับ Abdulaziz bin Abdullah

6. The Islamic Republic of Pakistan: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with Mr. Saif Anjum, Secretary of Pakistan's Ministry of Aviation, and Pakistani civil aviation representatives. Both parties exchanged ideas about improving air traffic rights between the two countries and agreed to expand bilateral air transport connectivity in 2024. The meeting was held on 5 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

Al-Dualej, President of the General Authority of Civil Aviation ผู้แทนการบินพลเรือนซาอุดีอาระเบีย และผู้แทนสายการบินซาอุดีอาระเบีย โดยคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ เพื่อใช้แทนความตกลงฉบับเดิมซึ่งลงนามเดิมเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2527 (ค.ศ. 1984)

8. การเจรจาการบินระหว่างไทย - เบนิน เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2566 ณ กรุงริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย พร้อมผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประชุมหารือกับผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศเบนิน และผู้แทนการบินพลเรือนเบนิน โดยคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้หารือหรือแลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน

การประชุมเจรจาการบินระดับพหุภาคี

ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกอาเซียนได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานอาเซียน - นิวซีแลนด์ ว่าด้วยจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศภูมิภาค ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 12 - 14 กันยายน 2566 ณ เมืองเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา โดยคณะทำงานได้บรรลุในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียน - นิวซีแลนด์ ได้สำเร็จ และจะดำเนินการให้มีผลใช้บังคับต่อไป

11. รายงานผลข้อมูลตัวชี้วัดสมรรถนะตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2583 ประจำปี 2565

วัตถุประสงค์

รายงานผลข้อมูลตัวชี้วัดสมรรถนะตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2583 ประจำปี 2565 มุ่งเน้นการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพของห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศในระยะฟื้นฟูเพื่อนำมากำหนดเป้าหมายสำหรับตัวชี้วัดตามแผนแม่บทห้วงอากาศฯ และสามารถวัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่มีรายละเอียดในเชิงเทคนิคตามแนวทางของแผนการเดินอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Global Air Navigation Plan-GANP) โดยพิจารณาปรับปรุงค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดในแต่ละปีให้เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

รายละเอียดโดยสรุป

ด้านปริมาณการจราจรทางอากาศ

- ปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 เมื่อเทียบกับปี 2564
- ปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 85 หากนำไปเปรียบเทียบกับปี 2563
- ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณในปี 2565 เป็นผลมาจากนโยบายการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว และการฟื้นตัวของการบินทางภายในประเทศ ขณะที่ในปี 2564 ประเทศไทยยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19

7. The Kingdom of Saudi Arabia: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport, the Ministry of Foreign Affairs, and CAAT, to participate in negotiations with Mr. Abdulaziz bin Abdullah Al-Dualej, President of the General Authority of Civil Aviation, and Saudi civil aviation and airline representatives. Both parties agreed to prepare a new agreement on air navigation services to replace the current one which was ratified on 8 August 1984. The meeting was held on 6 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

8. The Republic of Benin: Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, headed the Thai delegation, which comprised representatives from the Ministry of Transport and CAAT, to participate in negotiations with representatives from Benin's Ministry of Foreign Affairs and civil aviation sector. Both parties exchanged opinions on preparing an agreement on air navigation services between the two countries. The meeting was held on 5 December 2023 in Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia.

Multilateral aviation negotiations

Thailand, as a Member State of ASEAN, attended the 4th ASEAN-New Zealand Working Group Meeting on Regional Air Services Agreement (ANZWG-RASA) from 12–14 September 2023 in Siem Riep, Kingdom of Cambodia. The working group successfully prepared an agreement on air navigation services between ASEAN Member States and New Zealand and will take further action to bring it into effect.

11. The 2022 Thailand Air Navigation Performance Review Report

Objective

The report on the review of air navigation performance for the year 2022 aligns with the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022-2040 that focuses on monitoring and evaluating the efficiency of Thailand's airspace and air navigation in the post-pandemic recovery period. The objectives were to set the targets for the indicators according to the master plan and measure the operational results with technical details according to the ICAO Global Air Navigation Plan (GANP). CAAT has improved the target values of the indicators annually to respond to the fluctuating situation.

Summary

Air traffic volume

- Air traffic volume in 2022 increased by 70% when compared to that in 2021 and by 85% when compared to that in 2020.

- จากความต้องการการเดินทางทางอากาศภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมากหลังจากผ่านพ้นสถานการณ์โรคระบาด ส่งผลให้สายการบินภายในประเทศควรปรับกลยุทธ์เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในระบบห้วงอากาศของประเทศ (BKK FIR)

- การคาดการณ์ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศของประเทศไทยในปี 2565 ด้วยการทำแบบจำลองแบบเร็ว (Fast-time Simulation) โดยการนำข้อมูลปริมาณจราจรทางอากาศในปี 2562 ซึ่งมีปริมาณจราจรทางอากาศประมาณ 1,000,000 เที่ยวบิน มาใช้เป็นฐานในการประเมิน
- จากเงื่อนไขและข้อจำกัดด้านต่างๆ ในปัจจุบันผลการประเมินพบว่าระบบห้วงอากาศของประเทศ (BKK FIR) สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ไม่น้อยกว่า 900,000 เที่ยวบินต่อปี แต่ไม่สามารถรองรับที่ 1,200,000 เที่ยวบินต่อปี

ประสิทธิภาพของการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน

- แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 - พ.ศ. 2583 มีการกำหนดเงื่อนไขการวัดประสิทธิภาพการใช้งานห้วงอากาศของประเทศว่าจะมีการวัดผลเมื่อปริมาณเที่ยวบินฟื้นตัว เทียบเท่ากับร้อยละ 95 ของปริมาณเที่ยวบินในปี 2562 หรือประมาณ 950,000 เที่ยวบิน
- สำหรับปี 2565 ผลการวัดประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน (kg/RTK) ลดลงร้อยละ 9.21 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 โดยวัดจากปริมาณเที่ยวบินจำนวน 524,000 เที่ยวบิน
- เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดในปี 2564 - 2565 ทำให้ปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารลดลงอย่างมาก จึงส่งผลให้ประสิทธิภาพการใช้งานห้วงอากาศของประเทศลดลง การประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างพลเรือนและภารกิจด้านความมั่นคง
- ปัจจุบันศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (AMC) อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีการออกใบรับรองได้ภายในสิ้นปี 2566
- สามารถกำหนดแนวคิดการพัฒนารูปแบบห้วงอากาศแบบ Special Use Airspace โดยใช้ Temporary Reserved Area (TRA) และจัดทำร่างกฎระเบียบแล้วเสร็จในปี 2565
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จัดทำร่างข้อบังคับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยห้วงอากาศแล้วเสร็จ โดยอยู่ระหว่างกระบวนการทางกฎหมาย คาดว่าจะมีการประกาศใช้ภายในปี 2566

ด้านความตรงต่อเวลา

- จากการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณการจราจรทางอากาศในปี 2565 จึงมีความจำเป็นที่ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ และผู้ดำเนินการสนามบิน จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อรองรับความต้องการการให้บริการที่เพิ่มขึ้น
- ในปี 2565 ค่าความตรงต่อเวลาโดยภาพรวมของทั้งประเทศสำหรับเที่ยวบินขาออกอยู่ที่ร้อยละ 75 ซึ่งลดลงหากเทียบกับในปี 2564

- The substantially growing air traffic volume in 2022 resulted from the policies on re-opening the country and the recovery of the transport sector. In 2021, Thailand was still experiencing negative impacts from the COVID-19 pandemic.
- The post-pandemic increase of the demand for domestic air travel forced domestic airlines to adjust their operational strategies to efficiently accommodate the increasing numbers of passengers.

Capacity to accommodate air traffic volume in the national airspace system (BKK FIR)

- Applied a fast-time simulation model to forecast Thailand's air traffic capacity in 2022 by using air traffic volume data of 2019, which had air traffic volume of approximately 1,000,000 flights, as a basis for evaluation.
- Given the existing conditions and limitations, the evaluation results showed that Thailand's airspace system (BKK FIR) could accommodate air traffic volumes of more than 900,000 flights per year but was unable to accommodate 1,200,000 flights per year.

Aircraft fuel-use efficiency

- According to the conditions specified by the National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022–2040, the efficiency of the country's airspace use should be measured when flight volumes recover to 95% of those in 2019 or approximately 950,000 flights.
- According to measurements based on a flight volume of 524,000 flights, aircraft fuel-use efficiency (kilograms/revenue tonne kilometer: RTK) in 2022 decreased by 9.21% compared to that in 2021.
- Flight and passenger volumes declined significantly in 2021-2022 due to the pandemic situation. As a result, the efficiency of the country's airspace use also decreased, especially in terms of coordinating air traffic management between civil and security missions.
- Currently, an inspection procedure is underway to approve issue of the Airspace Management Center certificate (AMC). It is expected that the certificate will be issued by the end of 2023.
- The concept of developing a special use airspace model using temporary reserved area (TRA) was defined and draft regulations were completed in 2022.
- A draft CAAT regulation concerning airspace was completed. It is currently under legal scrutiny and slated for promulgation in 2023.

- ในปี 2565 ค่าความตรงต่อเวลาโดยรวมของทั้งประเทศ สำหรับเที่ยวบินขาเข้าอยู่ที่ร้อยละ 50 ซึ่งลดลงหากเทียบกับในปี 2564
- ผลกระทบจากการปิดช่องทางวิ่ง และอากาศยานกีดขวางทางวิ่งที่ทำอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ส่งผลกระทบต่อเป็นวงกว้างทั้งต่อผู้โดยสารและประสิทธิภาพของความตรงต่อเวลาของท่าอากาศยาน
- คาดการณ์ว่าในปี 2566 ปริมาณการจราจรทางอากาศจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 63 จากปี 2565 จึงมีความจำเป็นที่หน่วยงานที่ให้บริการด้านต่าง ๆ จะต้องเตรียมแผนการในการรับมือเพื่อลดผลกระทบต่อผู้โดยสารและค่าความตรงต่อเวลา

ประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศ

- ในปี 2565 ปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นหลังการฟื้นตัวจากสถานการณ์โรคระบาด จึงส่งผลให้มีการออกมาตรการ ATFM เพื่อลดความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างเส้นทางบิน รวมถึงที่ท่าอากาศยานต่าง ๆ
- มีการออกมาตรการ ATFM ระหว่างเส้นทางบินในเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม 2565 เนื่องจากมีการฝึกซ้อมทางทหาร Cobra Gold ที่จังหวัดนครราชสีมา ในช่วงเวลาดังกล่าว
- มีการประกาศค่าขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของท่าอากาศยาน จำนวน 8 แห่ง
- ซึ่งยังคงเพียงพอต่อปริมาณความต้องการการใช้งาน ปัจจุบัน

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ก.พ. 2566 - จัดประชุมหารือเพื่อปรับปรุงแบบฟอร์มการเก็บข้อมูลตัวชี้วัดตามแผนการเดินอากาศสากล รวมถึงปรับปรุงกรอบระยะเวลาในการนำส่งข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เม.ย. 2566 - เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้ดำเนินการเดินอากาศ

พ.ค. 2566 - ตรวจสอบและแก้ไขรายการข้อมูลที่ไม่ถูกต้องออกไปจากชุดข้อมูล เรียบเรียง และจัดทำข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบที่ต้องการ และจัดทำฐานข้อมูล

มิ.ย. 2566 - ประมวลผลข้อมูล นำข้อมูลจากฐานข้อมูลมาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละตัวชี้วัด

ก.ค. 2566 - จัดทำรายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดระดับมหภาค จุลภาค ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนการเดินอากาศสากล และแผนแม่บทการบริการการเดินอากาศภูมิภาคอาเซียน



รูปรายงานตัวชี้วัดสมรรถนะห้วงอากาศ

The 2022 Thailand Air Navigation Performance Review Report

Punctuality

- Given the continued increase in air traffic volumes in 2022, air navigation service providers and airport operators indicated a need to enhance service efficiency to accommodate the increasing demand for services.
- In 2022, the country's overall punctuality for departure flights was 75%, a decrease compared to 2021.
- In 2022, the country's overall punctuality for arrival flights was 50%, a decrease compared to 2021.
- Closure of runways for repair and aircraft blocking the runway at Phuket International Airport had an extensive impact on both passengers and the punctuality of the airport's flights/departures.
- It was predicted that in 2023 air traffic volume would increase by 63% from 2022. Therefore, it was necessary for service-providing agencies to prepare plans for addressing the situation to minimize impacts on both passenger and airport punctuality.

Air navigation service efficiency

- In 2022, air traffic volume increased after recovery from the pandemic situation. As such, air traffic flow management (ATFM) measures were issued to alleviate air traffic congestion along flight routes and at airports.
- The ATFM measures for flight routes were issued in February and March 2022 because the Cobra Gold joint military exercise took place in Nakhon Ratchasima Province then.
- The flight capacity of eight airports was announced, which was still sufficient to meet the current demand for use.

Duration

February 2022 – Organized a meeting to discuss improvement of the form for collecting data on indicators according to the international air navigation plan and adjustment of the time frame for relevant agencies to submit information.

April 2022 – Collected information from air navigation service providers, airport operators, and aircraft operators.

May 2023 – Inspected data sets, eliminated incorrect information, arranged the information in the designed format, and created a database.

June 2023 – Processed data and analyzed information from the database according to the objective of each indicator.

July 2023 – Prepared a report on the collection of indicator information at both the macro and micro levels in line with the objectives of the international air navigation plan and the ASEAN Air Navigation Service Master Plan.

ผลการปฏิบัติงาน

สามารถดำเนินการจัดทำรายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดสมรรถนะ 2565 ตามแผนแม่บททั้งวงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ทั้งระดับมหภาคและจุลภาคได้ตามกรอบระยะเวลาที่ยุทธศาสตร์กำหนด

12. รายงานผลการติดตามตรวจสอบเวลาการบินประจำปี 2566 (Slot Monitoring Report)

วัตถุประสงค์

ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ กองบริหารการจัดสรรเวลาการบิน (AND/SG) ได้จัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบเวลาการบิน (Slot Monitoring Report) ประจำปี 2566 ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2565/2566 (W22) (ระหว่างวันที่ 1 ม.ค - 25 มี.ค 66) กำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2566 (S23) (ระหว่างวันที่ 26 มี.ค - 28 ต.ค 66) และกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2566/2567 (W23) (ระหว่างวันที่ 29 ต.ค - 31 ธ.ค 66) โดยมีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบเวลาการบินในหัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. รายงานประสิทธิภาพการใช้เวลาการบินของท่าอากาศยานระดับสาม (Summary of Slot Performance Report)
2. รายงานข้อมูลการทำการบินภายในกรอบเวลาที่ยอมรับได้ (Slot Tolerance Report)
3. รายงานการใช้ประโยชน์จากเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรร (Slot Utilization Report) โดยรายงานที่ 1) AND/SG ได้ทำข้อมูลรายงานประสิทธิภาพการใช้เวลาการบินของท่าอากาศยานระดับสาม ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ เพื่อรายงานภาพรวมของการจัดสรรเวลาการบินและการทำการบินจริงของแต่ละท่าอากาศยาน โดยจัดทำข้อมูลเปรียบเทียบข้อมูลเวลาการบินที่มีประวัติการบิน ข้อมูลเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรระหว่างฤดูกาลการบิน และข้อมูลเวลาการบินของเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินจริง อนึ่ง รายงานฉบับนี้จัดทำในช่วงสถานการณ์โควิด-19 จึงอาจไม่สามารถสะท้อนความแตกต่างได้ เนื่องจากการยกเลิกเที่ยวบินอันเนื่องมาจากผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จะได้รับการผ่อนผันและยังคงได้รับสิทธิในการได้รับประวัติการบิน สำหรับรายงานที่ 2) และ 3) เป็นรายงานติดตามตรวจสอบการทำการบินจริงของสายการบินว่าสอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการใช้งานโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

Operational results

CAAT successfully prepared the report on the review of 2022 air navigation performance according to the National Airspace and Air Navigation Master Plan, both at macro and micro levels within the time frame set by its strategy.

12. The Slot Monitoring Report 2023

Objective

The Slot Management Division, Air Navigation Operations Management Department, prepared the Slot Monitoring Report for 2023, which consisted of information about flight slots and schedules for the 2022/2023 winter (W22) – from 1 January to 25 March 2023, the 2023 summer (S23) – from 25 March to 28 October 2023, and the 2023/2024 winter (W23) – from 29 October to 31 December 2023. The monitoring results were disaggregated into:

1. The Summary of Slot Performance Report;
2. The Slot Tolerance Report; and
3. The Slot Utilization Report

Regarding the slot performance report summary, the Slot Management Division provided information about slot performance at four Level-3 airports, namely Suvarnabhumi, Don Mueang, Phuket, and Chiang Mai. The report presented an overview of slots allocated to each airport, its historic slots, and actual operating slots. However, the report was generated during the COVID-19 pandemic, so it is unlikely to reflect the true difference because the airlines that cancelled flights due to the pandemic were allowed to maintain their historic slot rights. The other two reports presented the results of the monitoring of actual operating slots – whether they corresponded with the assigned slots or not – to ensure greatest efficiency in the utilization of airport structure and amenities.



รูปรายงานการตรวจสอบเวลาทำการบิน
The Slot Monitoring Report

รายละเอียดโดยสรุป

1. รายงานประสิทธิภาพการใช้เวลาการบินของท่าอากาศยานระดับสาม (Summary of Slot Performance Report)

รายงานประสิทธิภาพการใช้เวลาการบินของท่าอากาศยานระดับสาม เป็นการรายงานเปรียบเทียบข้อมูลการบินที่ได้รับการจัดสรรก่อนเริ่มฤดูกาลการบิน ข้อมูลการบินที่ได้รับการจัดสรรระหว่างฤดูกาลและข้อมูลการปฏิบัติการบินจริงของท่าอากาศยานระดับสาม 4 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการวางแผนการทำการบิน และศักยภาพในการทำการบินจริงของสายการบิน ทั้งนี้ เนื่องจากยังคงมีผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 การยกเลิกเที่ยวบินภายในปี 2566 อันเนื่องมาจากผลกระทบดังกล่าว จะถือว่าเป็นเหตุผลความจำเป็นที่ยอมรับได้ (Justified Non-Utilization: JNUS) จึงไม่ถูกนำมาคำนวณสิทธิในการได้รับประวัติการบิน รายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

หน่วย : เที่ยวบิน (%) / Unit: Flight (%)

ท่าอากาศยาน (Airport)	เวลาการบินที่มีประวัติการบิน (Historic Slots)	เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรระหว่างฤดูกาลการบิน (Live Slots)	เวลาการบินของเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินจริง (Actual Operated Slots)
สุวรรณภูมิ Suvarnabhumi	387,732 (100%)	340,264 (100%)	302,066 (88.77%)
ดอนเมือง Don Mueang	272,735 (100%)	176,335 (100%)	173,395 (98.33)
ภูเก็ต Phuket	106,811 (100%)	85,859 (100%)	84,914 (98.90%)
เชียงใหม่ Chiang Mai	72,927 (100%)	55,337 (100%)	54,819 (99.06%)

2. รายงานข้อมูลการทำการบินภายในกรอบเวลาที่ยอมรับได้ (Slot Tolerance Report)

รายงานข้อมูลการทำการบินจริงของเที่ยวบินที่ได้รับการจัดสรรภายในกรอบเวลาที่ยอมรับได้ (Slot Tolerance) คือ เที่ยวบินขาเข้าสามารถทำการบินเข้าก่อนและหลังเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร 30 นาที (-30/+30) สำหรับเที่ยวบินขาออก สามารถทำการบินออกก่อนเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร 10 นาที และหลัง 30 นาที (-10/+30)

ทั้งนี้ การทำการบินไม่สอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร อันเกิดจากปัจจัยที่สายการบินไม่อาจคาดการณ์ได้หรือไม่อาจควบคุมได้ จะไม่ถือว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse) และจะไม่มีผลต่อประวัติการบิน โดยจำนวนสายการบินที่ปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ มีดังนี้

Summary

1. The Slot Performance Report Summary

This report provided a comparison of historic slots, live slots, and actual operating slots of each of the four level-3 airports to reflect the overall flight planning and actual capacity of the airlines. Flight cancellation in 2023 which was a consequence of the COVID-19 crisis, was regarded as justified non-utilization (JNUS) of slots, and this would not affect the airlines' historic slots.

2. The Slot Tolerance Report

The slot tolerance window allowed arriving aircraft to land 30 minutes ahead of the flight schedule and delay for 30 minutes (-30/+30) and allowed departing aircraft to take off 10 minutes ahead of the flight schedule and 30 minutes after the flight schedule (-10/+30).

Uncertainty of flight operating time that is caused by unexpected events or force majeure shall not be regarded as slot misuse and this shall not affect the airline's historic slots. The numbers of airlines that operate flights at the aforesaid airports are shown in the table below.

ท่าอากาศยาน Airport	จำนวนสายการบินที่ปฏิบัติการบินจริง Number of airlines actually operating flights
1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi)	143
2. ท่าอากาศยานดอนเมือง (Don Mueang)	35
3. ท่าอากาศยานภูเก็ต (Phuket)	69
4. ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Chiang Mai)	32

AND/SG ได้มีการจัดทำหนังสือแจ้งเตือนไปยังสายการบินที่ไม่มี การปรับปรุงแผนทำการบิน หลังจากได้รับการแจ้งเตือนรายสัปดาห์ ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ชี้แจงกรณีทำการบินไม่ตรง กับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร (Off-Slot) ดังนี้

- 1) Kuwait Airways
- 2) Vietjet Air
- 3) Spring Airlines
- 4) Air Asia Berhad
- 5) China Eastern Airlines

ทั้งนี้ สายการบินจะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเวลาการบินให้ สอดคล้องกับการทำการบินจริง หรือทำการบินให้สอดคล้องกับเวลา การบินที่ได้รับจัดสรรภายในกรอบเวลาที่ยอมรับได้ (Slot Tolerance) ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินตั้งใจทำการบิน หรือวางแผนการบินที่ไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไว้ หรือได้ทำการบินไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรบ่อยครั้ง และ ไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงอาจถือว่าการใช้เวลาการบินที่ได้รับ จัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse) จะถูกงดสิทธิในการได้รับประวัติ การบิน

3. รายงานการใช้ประโยชน์จากเวลาการบินที่ได้รับการ จัดสรรของสายการบิน (Slot Utilization Report)

AND/SG ได้มีการจัดทำหนังสือแจ้งเตือนไปยังสายการบินที่ ไม่มี การปรับปรุงแผนทำการบิน หลังจากได้รับการแจ้งเตือน รายสัปดาห์ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ชี้แจงกรณีไม่ใช้ ประโยชน์จากเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร (Non-Utilization) ดังนี้

- 1) West Air
- 2) 9 Air
- 3) China Southern Airlines
- 4) Air Anka

ทั้งนี้ ในกรณีที่สายการบินถือครองหรือการยื่นขอรับการ จัดสรรเวลา โดยไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน จะถูกงดสิทธิในการได้รับประวัติการบิน สำหรับเที่ยวบินนั้น ๆ และให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินนั้น ได้รับพิจารณาจัดสรรเวลาการบินเป็นลำดับท้าย ๆ ในช่วงการเริ่ม จัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเทียบเท่าถัดไป

วัน-เวลา/ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

1 ม.ค. - 25 มี.ค. 66 : จัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เวลาการบินในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2565/2566 (W22)

26 มี.ค. - 28 ต.ค. 66 : จัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เวลาการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2566 (S23)

29 ต.ค. - 31 ธ.ค. 66 : ดำเนินการติดตามตรวจสอบเวลา การบินในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2566/2567 (W23)

ผลการปฏิบัติงาน

สามารถดำเนินการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เวลาการบินประจำปี 2566 และสรุปผลข้อมูลการทำการบินของ สายการบินที่ปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยาน 4 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่

The Slot Management Division sent weekly notifications via email to the following airlines, which had not improved their flight operation plans, and requested them to clarify their off-slot flight operations:

- 1) Kuwait Airways
- 2) Vietjet Air
- 3) Spring Airlines
- 4) Air Asia Berhad
- 5) China Eastern Airlines

The airlines were required to improve their flight management efficiency in congruence with the actual operated slots or, at least, to operate flights within the slot tolerance window. Any airline or aircraft operator that intends to operate or plan flights out of the allocated slots or frequently operate off-slot flights without improvement shall be regarded as conducting slot misuse and shall be deprived of the right to obtain historic precedence.

3. The Slot Utilization Report

The Slot Management Division sent weekly notifications via email to the following airlines, which had not improved their flight operation plans, and requested them to clarify their non-utilization of slots:

- 1) West Air
- 2) 9 Air
- 3) China Southern Airlines
- 4) Air Anka

Any airline that holds or applies for slot allocation with no intention to operate flights shall be deprived of the right to obtain historic precedence for that flight and the airline or aircraft operator shall be considered last in priority for slot allocation during the next equivalent flight season.

Duration

1 January – 25 March 2023: Prepared the Slot Monitoring Report for W22

26 March – 28 October 2023: Prepared the Slot Monitoring Report for S23

29 October – 31 December 2023: Prepared the Slot Monitoring Report for W23

Operational results

CAAT successfully prepared the Slot Monitoring Report for the year 2023 and provided a summary of airlines' flight operations at Suvarnabhumi Airport, Don Mueang International Airport, Phuket International Airport, and Chiang Mai International Airport.

ด้าน Support

Supporting Work



1. โครงการขับเคลื่อนระบบบริหาร ความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (ต่อเนื่องจากโครงการจัดทำระบบบริหาร ความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ BCM)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ กพท. มีระบบและแผนการในการบริหารจัดการ
ตอบสนอง รับมือกับสภาวะวิกฤตต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น และสามารถ
ดำเนินกิจกรรมหลักที่สำคัญ ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง จนเป็นปกติได้
2. เพื่อให้ กพท. มีแนวทางในการเตรียมความพร้อม
เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนให้การให้บริการที่สำคัญของระบบการบิน
ของประเทศไทย สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการ
หยุดชะงัก เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ดำเนินโครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่อง
ของระบบการบินของประเทศ (ต่อเนื่องจากโครงการจัดทำระบบ
บริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. และอุตสาหกรรมการบิน
ของประเทศไทย BCM) โดยวิธีการจ้างที่ปรึกษา เพื่อให้ กพท. สามารถ
ปฏิบัติงานตามภารกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่องพร้อมทั้งมีแนวทาง
และแผนการดำเนินงานเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของ
ประเทศไทยให้สามารถให้บริการด้านการบินที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง
เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต คณะทำงานและที่ปรึกษาได้จัดทำระบบ
บริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. แล้วเสร็จตามระยะเวลา
ที่กำหนด โดยมีผลลัพธ์ของโครงการดังต่อไปนี้

1. คู่มือระบบการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต
2. แผนการจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management Plan:
IMP)
3. แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan:
BCP)
4. แผนการกู้คืนระบบในสถานการณ์ฉุกเฉิน (Disaster
Recovery Plan: DRP)

และดำเนินการจัดการทดสอบและฝึกซ้อมแผนความต่อเนื่อง
ทางธุรกิจ (BCP) และแผนการกู้คืนระบบในสถานการณ์ฉุกเฉิน
(DRP) เพื่อทดสอบประสิทธิภาพและความถูกต้องของแผน รวมถึง
เพื่อให้บุคลากรทราบถึงวิธีการใช้ ขั้นตอน และบทบาทหน้าที่ตาม
แผนดังกล่าว

พร้อมทั้งได้จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบบริหารความต่อเนื่อง
ทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จตาม
ระยะเวลาที่กำหนด โดยมีผลลัพธ์ของโครงการดังต่อไปนี้

1. กลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรม
การบินของประเทศไทย
2. แนวทางการกำหนดกระบวนการจัดการภาวะวิกฤตสำหรับ
อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
3. แผนงานในการพัฒนาการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
ของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

1. Driving the implementation of the national aviation continuity management system (a follow-up project to the establishment of the business continuity management system for CAAT and Thailand's aviation industry)

Objectives

1. To ensure that CAAT has a system and plan in place
for managing, responding to, and coping with any crisis
situations and to enable the organization to continue its major
activities until the situation returns to normal.
2. To establish guidelines for preparing CAAT to oversee
the aviation system in Thailand to ensure continuous provision
of aviation services even during times of crisis.

Summary

CAAT employed a consultant to assist in driving the
national aviation continuity management system, a follow-
up project to the establishment of the business continuity
management (BCM) system for CAAT and Thailand's aviation
industry. The aim was to enable the organization to continue
its major missions as well as to provide guidelines and
an action plan for driving continuous service provision in the
Thai aviation industry in the face of crisis. The working group
and consultant established the BCM system for CAAT within
the required time frame, which resulted in the following outputs:

1. A handbook of preparedness management for critical
situations.
2. The Incident Management Plan (IMP).
3. The Business Continuity Plan (BCP).
4. The Disaster Recovery Plan (DRP).

Subsequently, CAAT conducted BCP and DRP tests and
drills to ensure precision and efficiency in plan execution and
to instruct personnel on practice procedures and their roles.
In addition, CAAT successfully established guidelines for
developing the BCM system for Thailand's aviation industry
within the scheduled period which resulted in the following
outputs:

1. The strategy for business continuity in Thailand's
aviation industry.
2. Guidelines for determining crisis management
procedures for Thailand's aviation industry.
3. A work plan for developing BCM in Thailand's aviation
industry.

โดย กพท. จะดำเนินการตามแผนงานพัฒนาการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของประเทศระยะแรกจากการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการเพื่อให้มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตและการจัดทำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไป

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ 20 ตุลาคม 2565 - 16 มิถุนายน 2566

ผลการปฏิบัติงาน

1. คู่มือระบบการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต
2. แผนการจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management Plan: IMP)
3. แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP)
4. แผนการกู้คืนระบบในสถานการณ์ฉุกเฉิน (Disaster Recovery Plan: DRP)
5. กลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
6. แนวทางการกำหนดกระบวนการจัดการภาวะวิกฤตสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
7. แผนงานในการพัฒนาการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

2. โครงการสัมมนา หัวข้อ “Just Culture for Safer Skies”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศไทย
2. เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของไทยรับทราบแนวทางในการสร้างและดำเนินงานในการพัฒนาวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมของประเทศไทย
3. เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของไทยมีความเข้าใจเกี่ยวกับวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม และความสำคัญต่อการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety management)
4. เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินเกิดความตระหนักรู้ในเรื่องของการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย
5. เพื่อสร้างความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมการบินและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องในการแลกเปลี่ยนข้อมูล บทเรียนที่สำคัญ, ประสบการณ์ และความท้าทายในการจัดการความปลอดภัย รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการจัดการด้านความปลอดภัยภายในระบบการบินของประเทศไทยร่วมกัน

CAAT will implement the first phase of the BCM plan for Thailand’s aviation industry by developing the potential of entrepreneurs in the industry so that they can prepare for any crisis that may occur and develop their own BCM systems based on a uniform standard.

Duration

The project was implemented from 20 October 2022 to 16 June 2023.

Operational results

1. A handbook of preparedness management for critical situations.
2. The IMP.
3. The BCP.
4. The DRP.
5. The strategy for BCM in Thailand’s aviation industry.
6. Guidelines for determining crisis management procedures for Thailand’s aviation industry.
7. A work plan for developing the BCM in Thailand’s aviation industry.

2. The seminar on “Just Culture for Safer Skies”

Objectives

1. To promote a just culture in Thailand’s aviation system.
2. To provide the Thai aviation industry with guidelines for creating and operating in a just culture in Thailand.
3. To enhance understanding about the just culture system and the importance of safety management in the Thai aviation system.
4. To raise awareness of safety culture promotion in the aviation industry.
5. To create cooperation within the aviation industry and among stakeholders in the exchange of information, lessons learned, experiences, and challenges for security management, as well as collaboration in the management of aviation safety systems in Thailand.



รายละเอียดโดยสรุป

คณะกรรมการการบินพลเรือน ได้มีประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565 - 2580 ประกาศ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2566 โดยนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 ประกอบด้วยนโยบายด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง ด้านมาตรฐานการบิน ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มอบนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติไว้ โดยข้อ (4) และ (5) มุ่งเน้นให้เกิดการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศ

จากนโยบายข้างต้นสำนักนิรภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ ซึ่งมีหน้าที่ประสานงานกับส่วนงานทั้งภายในและภายนอก เพื่อการจัดทำ ทบทวนหรือปรับปรุงแก้ไขแผนนิรภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งการนำไปปฏิบัติให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย มีหน้าที่ดำเนินการด้านการส่งเสริมการจัดการความปลอดภัยการบินและการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยกับส่วนงาน และองค์การการบินที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและระหว่างประเทศ จึงเห็นควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการบินพลเรือนอันเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยในปีนั้นเห็นควรมีการจัดโครงการสัมมนาด้านความปลอดภัยในหัวข้อ “Just Culture for Safer Skies” อันเป็นการดำเนินการในการตอบสนองต่อนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลบทเรียนที่สำคัญ ประสบการณ์ และความท้าทายในการพัฒนาและดำเนินงานวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just culture) ภายในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

Summary

The Civil Aviation Board promulgated its announcement regarding the national civil aviation policy 2022–2037 on 1 June 2023. The policy consists of several sub-policies including aviation standards according to Articles 4 and 5 of the board’s national civil aviation security policy. The two articles focus on promoting a positive safety culture and a just culture in the aviation system of Thailand.

CAAT’s Aviation Safety Management and Standards Assurance Office is responsible for coordinating with internal and external agencies in preparing, reviewing, or amending the National Civil Aviation Security Plan and to implement the plan efficiently. Its Safety Standards Section, which is mandated to promote aviation safety management and exchange safety information with other departments and related aviation organizations both in Thailand and abroad, thus organized civil aviation safety promotion activities in line with the plan. In 2023, the seminar on “Just Culture for Safer Skies” was held in response to the national civil aviation security policy to encourage participants to exchange information, lessons learned, experiences, and challenges in developing and driving a just culture system in the aviation industry in Thailand.

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

วันที่ 14 ธันวาคม 2566 เวลา 08.30 - 13.00 น.
สถานที่ : โรงแรมอัศวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ

ผลการปฏิบัติงาน

การสัมมนาครั้งนี้ได้รับเกียรติจากนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. กล่าวเปิดงาน และมีวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการส่งเสริมวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ดังนี้

1. เรือโท สุพจน์ เจริญสุข ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. ดร. พันศักดิ์ เนินทราย ผู้อำนวยการกองวิชาบริการจราจรทางอากาศ รักษาการรองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ สถาบันการบินพลเรือน
3. เรืออากาศเอกธรรมมาคุณนทธีร์รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
4. นายวิสุทธิ เดชปกเกต ผู้อำนวยการใหญ่สายงานมาตรฐานและความปลอดภัย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
5. นายขจรพัฒน์ มากลิ่น รักษาการรองผู้อำนวยการสายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน

และได้เชิญผู้จัดการหรือหัวหน้าส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management) และการจัดการด้านคุณภาพ (Quality Management) ขององค์กรด้านการบินพลเรือน รวมทั้งผู้จัดการหรือหัวหน้าส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการองค์กรฯ ที่องค์กรฯ เห็นสมควร รวมทั้งผู้แทน กสอ. สำนักงาน กชย. และฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของ กพท. เข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว เป็นจำนวนทั้งสิ้น 80 ท่าน

3. การประชุมคณะทำงานในการจัดการความเสี่ยง (Operational Task Force)

วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินการแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และเพื่อเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างหน่วยงานและ กพท.

รายละเอียดโดยสรุป

เพื่อให้การดำเนินงานกิจกรรมและการพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการขับเคลื่อนแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ กพท. ได้ดำเนินการจัดตั้งคณะทำงานในการจัดการความเสี่ยง (Operational Task Force) โดยมีตัวแทนจากภาคอุตสาหกรรมการบินร่วมดำเนินการแบบประสานงานและร่วมมือ (Coordination and

Duration

The seminar was held on 14 December 2023 from 08.30–13.00 hrs. at Asawin Grand Convention Hotel, Bangkok.

Operational results

The seminar was presided over by Mr. Suttipong Kongpool, CAAT's Director General, who gave the opening remarks, and was participated by 80 people. The speakers at the seminar consisted of experts in the industry, namely:

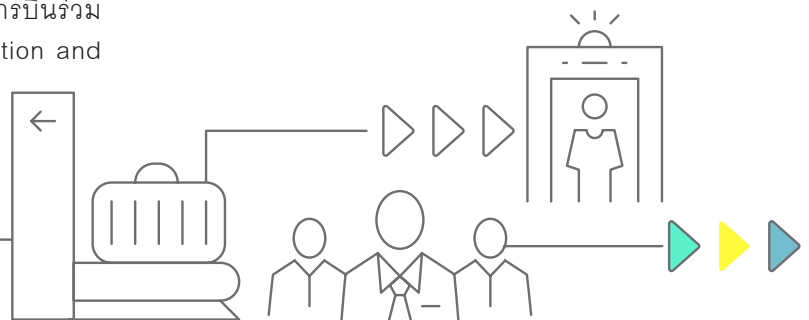
1. Lieutenant Junior Grade Supoj Charoensuk, Chief Operating Officer at Thai Airways International Public Company Limited.
2. Dr. Pansak Nernsai, Director of the Air Traffic Services Division at the Civil Aviation Training Center.
3. Flight Lieutenant Thummavudth Nonsee, Senior Executive Vice President at the Airports of Thailand Public Company Limited.
4. Mr. Visut Dechpokket, Vice President (Standards and Safety) at the Aeronautical Radio of Thailand Limited.
5. Mr. Kajonpat Maklin, CAAT's Acting Deputy Director General (Civil Aviation Safety Standards Regulation).

Several other executives at civil aviation organizations were also invited to participate in the event, including managers or heads of departments in charge of safety management, quality management, corporate management, as well as representatives from the Aircraft Accident and Incident Investigation Commission, the Office of the Search and Rescue Commission, and CAAT's safety standards regulation personnel.

3. The Operational Task Force's meetings on risk management

Objective

To drive the implementation of the National Civil Aviation Safety Action Plan and to provide a platform for CAAT and relevant agencies to exchange data and information on aviation safety.





Collaboration) เพื่อกำหนดแนวทางในการลดความเสี่ยงด้านต่าง ๆ แบ่งเป็น 6 คณะ ดังนี้

OPR-01 การจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศ (controlled flight into terrain: CFIT)

OPR-02 (SMN01) การจัดการความเสี่ยงหัวข้อการสูญเสียการควบคุมในระหว่างการบิน (loss of control in-flight: LOC-I)

OPR-02 (SMN03) การจัดการความเสี่ยงหัวข้อการควบคุมน้ำหนัก การระวางบรรทุกของอากาศยาน รวมถึงการละลายน้ำแข็งที่อาจนำไปสู่การสูญเสียการควบคุมในระหว่างการบิน (weight and balance and de-icing events that could lead to loss of control in-flight: LOC-I)

OPR-03 การจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การชนกันกลางอากาศของอากาศยาน (mid-air collision: MAC)

OPR-04 การจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การไถลออกนอกทางวิ่ง (runway excursions: RE)

OPR-05 การจัดการความเสี่ยงหัวข้อ การรุกล้ำทางวิ่ง (runway incursions: RI)

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่เดือนมกราคม มีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม 2566 รวมทั้งสิ้น 5 ครั้ง

ผลการปฏิบัติงาน

การประชุมคณะทำงานฯ ตามแผนการประชุมสำหรับปี 2566 เสร็จสิ้นแล้ว โดยผู้แทนหน่วยงานให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมประชุมคณะทำงานฯ และให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลและเสนอแนะแนวทางในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศร่วมกันเป็นอย่างดี ทำให้การดำเนินการของคณะทำงานฯ บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

Summary

In order to carry out activities and develop Thailand's civil aviation safety system to meet the objectives and goals of the National Civil Aviation Safety Action Plan, CAAT established the Operational Task Force for risk management. With collaboration from different sectors in the aviation industry, meetings were held to establish guidelines for minimizing risks in the aviation system, which were disaggregated into the following six groups.

OPR-01: Controlled flight into terrain (CFIT)

OPR-02 (SMN01): Loss of control in-flight (LOC-I)

OPR-02 (SMN03): Weight and balance and de-icing events that could lead to loss of control in-flight (LOC-I)

OPR-03: Mid-air collision (MAC)

OPR-04: Runway excursions (RE)

OPR-05: Runway incursions (RI)

Duration

Five meetings were held in January, March, June, September, and December 2023.

Operational results

The task force accomplished the conduct of meetings as scheduled for the year 2023. Thanks to active collaboration of representatives from relevant agencies who participated in the meetings and provided useful information and suggestions on risk management in the civil aviation sector, the task force successfully met the set objectives.

4. โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ประเทศไทยมีแผนการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM และแผนการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ทั้งระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 - 2583 และแผนการดำเนินงานตามมาตรฐานสากลต่าง ๆ

รายละเอียดโดยสรุป

1. จัดทำแนวทางการดำเนินงานขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศของ SWIM Master Plan ประเทศไทย ซึ่งแผนการดำเนินงานดังกล่าวแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะของคณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2565 แล้วเสร็จเรียบร้อยและได้รับการเห็นชอบจาก ผอ. กพท. เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2566

2. จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ของแผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM แล้วเสร็จและได้รับการเห็นชอบจาก ผอ. กพท.

วันที่ 3 ตุลาคม 2566 ตามหนังสือเลขที่ กพท.21/AA 221 ลงวันที่ 3 ตุลาคม 2566 ซึ่งในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ดังกล่าวประกอบด้วย

- 2.1 แผนการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับการจัดการข้อมูลทั้งระบบ ในระดับสากล ระดับภูมิภาค และ ระดับประเทศ
- 2.2 แผนงาน/โครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ขั้นต้นในแต่ละระยะ คือ
 - 2.2.1 ระยะสั้น ระยะเวลา 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2568 - 2571
 - 2.2.2 ระยะกลาง ระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2572 - 2577
 - 2.2.3 ระยะยาว ระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2578 - 2583

4. The formulation of the System Wide Information Management (SWIM) Master Plan

Objective

To provide Thailand with a plan for developing the exchange of aviation information in Thailand according to the SWIM concept as well as an operational plan for each airspace user, New Entrants for Higher Airspace Operations, and various stakeholders involved in the entire air traffic management system. The plans will be in line with the Airspace and Air Navigation Master Plan 2022-2040 and operational plans in congruence with the international standards.

Summary

1. CAAT established basic operational guidelines or Minimum Requirements for the operations of each airspace user under the SWIM Master Plan. The operational plan was amended to accord with the recommendations of the technical task force for data management techniques No.2/2022, dated 2 December 2022, and was approved by CAAT's Director General on 31 May 2023.

2. CAAT completed the draft report of the master plan for Thailand for the development of aviation information exchange according to the SWIM concept. The draft report was approved by CAAT's Director General on 3 October 2023, as stated in document No. CAAT 21/AA 221, dated 3 October 2023. This draft report consisted of:

- 2.1 The air navigation plan regarding system-wide information management at international, regional, and national levels.
- 2.2 Work/project plans of stakeholders in the following phases.
 - 2.2.1 In the short term – 3 years from 2025–2028.
 - 2.2.2 In the medium term – 5 years from 2029–2034.
 - 2.2.3 In the long term – 5 years from 2035–2040.





ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ดำเนินงานตั้งแต่ปี 2566 - 2567

Duration

The project was implemented in 2023 and is ongoing in 2024.

ผลการปฏิบัติงาน

1. มีแนวทางการดำเนินงานขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งาน ห้วงอากาศของ SWIM Master Plan ประเทศไทย
2. มี (ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์ของแผนแม่บทสำหรับประเทศไทย เพื่อกำหนดการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร (SWIM Master Plan)

Operational results

1. The Minimum Requirements for each airspace user under Thailand's SWIM Master Plan.
2. A draft complete report of Thailand's SWIM Master Plan.



ข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน

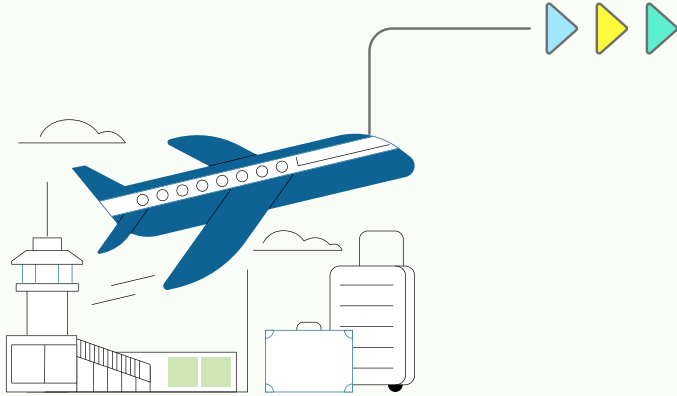
รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

Aviation Industry Information

Report on Thailand's aviation industry status

ขนาดกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2565

Thailand's Aviation Industry in 2023



สนามบินสาธารณะ:

39 แห่ง

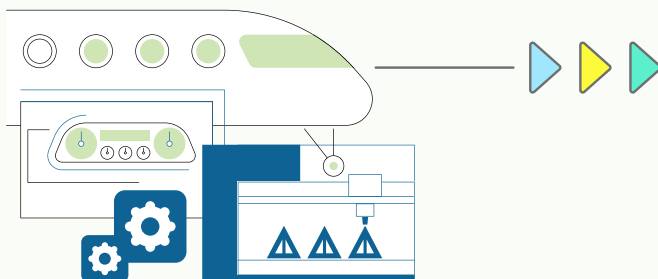
public airports



ผู้ให้บริการเดินอากาศของไทย

6 ราย

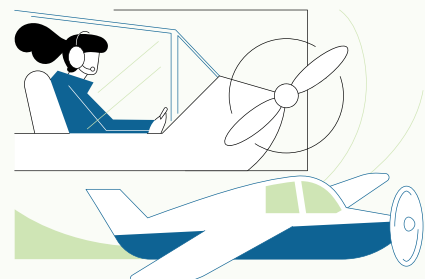
Thai air navigation service providers



อากาศยานที่จดทะเบียน

601 ลำ

registered aircraft



อากาศยานเบาพิเศษ

67 ลำ

ultralight aircraft



ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน

3 แห่ง

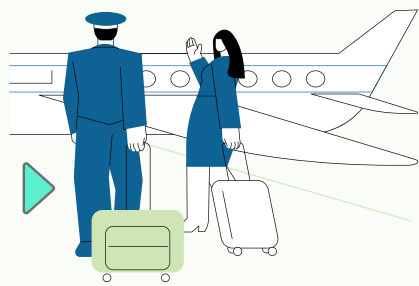
civil aeromedical centers



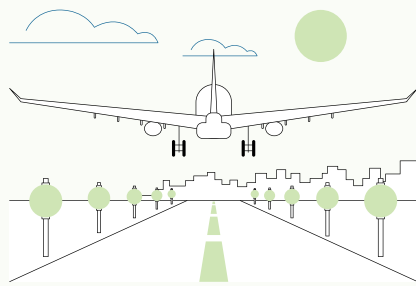
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน

6 แห่ง

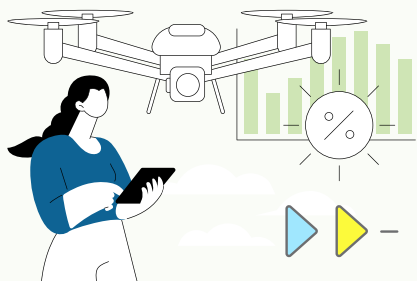
aeromedical offices



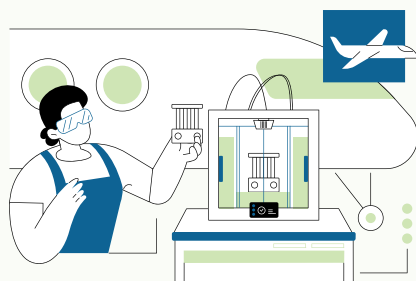
ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการ
การบินพลเรือน **49** ราย
civil aviation operators



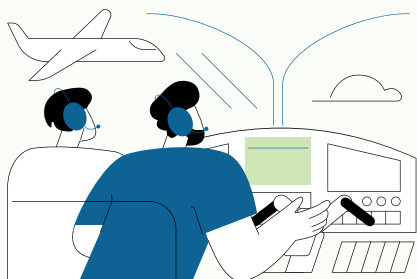
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
23 ราย
air operating license (AOL) holders



อากาศยานไร้คนขับ
83,288 ลำ
unmanned aerial vehicles



หน่วยซ่อมบำรุง
235 ราย
repair stations



สถาบันฝึกอบรม
24 แห่ง
training organizations



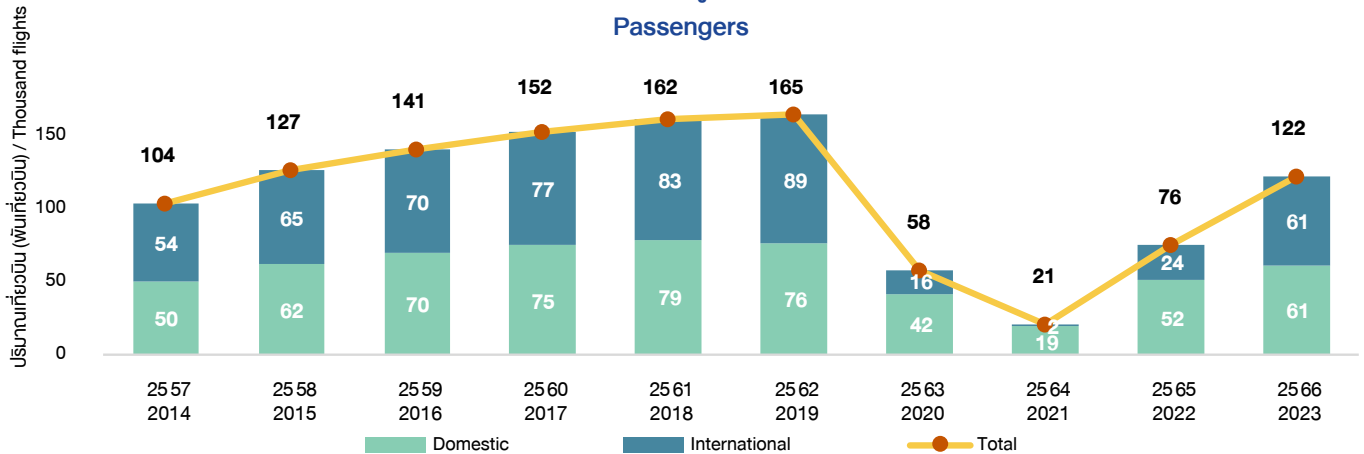
ศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำเจ้าหน้าที่
5 แห่ง
language proficiency testing centers

การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

Thailand's Air Transportation

ด้านจำนวนผู้โดยสาร

Passengers



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุต๊ะมา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กทท.

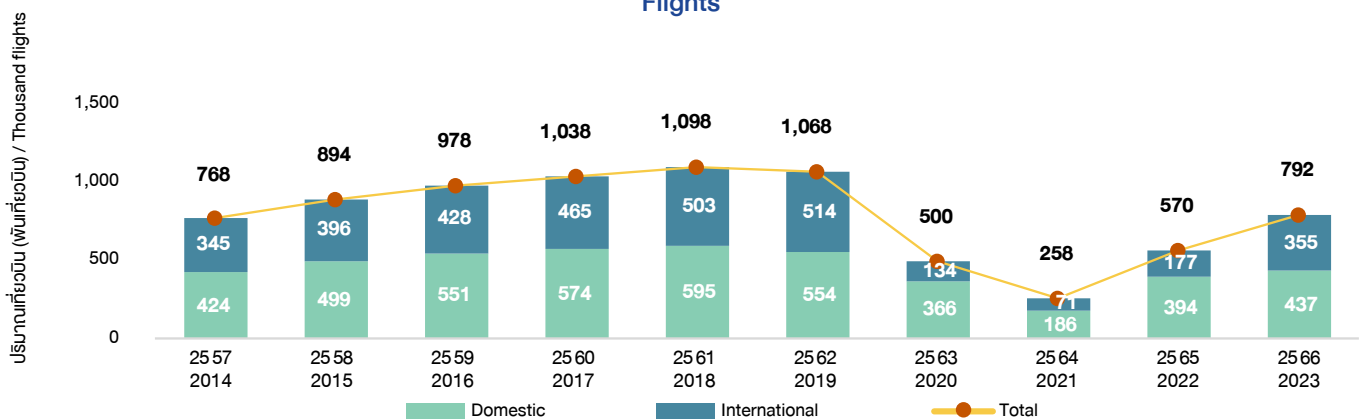
Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

ตั้งแต่ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ในหลายประเทศได้มีความคลี่คลายและได้เริ่มมีการดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจรวมทั้งมีการเปิดประเทศรับบริการท่องเที่ยวมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศเริ่มฟื้นตัวและส่งผลมายาวจนถึงปี 2566 โดยในปี 2566 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 122.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 61 เป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 61.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 19 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 60.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ากว่า 3 เท่า เนื่องจากหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยได้มีการดำเนินนโยบายทางด้านเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวมากขึ้น ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารในปี 2566 เทียบกับปี 2562 หรือช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า จำนวนผู้โดยสารในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 74 โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศมีการฟื้นตัวร้อยละ 80.5 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 68.4 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาด

In 2022, the COVID-19 situation in many countries gradually eased and in Thailand policies were implemented to stimulate the economy, especially national re-opening for international tourists. As a result, air transport began to recover and improvement has been ongoing since then. In 2023, Thailand had a total of 122.1 million air passengers, or an increase of 61% from the previous year. Of this number, 61.4 million were domestic passengers, an increase of 19% from the previous year, and 60.7 million were international passengers, a more than threefold increase from the previous year. When compared with the numbers in 2019 or the pre-pandemic period, the overall number of passengers had recovered by 74%, with the number of domestic passengers recovering by 80.5% and the number of international passengers recovering by 68.4%.

ด้านจำนวนเที่ยวบิน

Flights



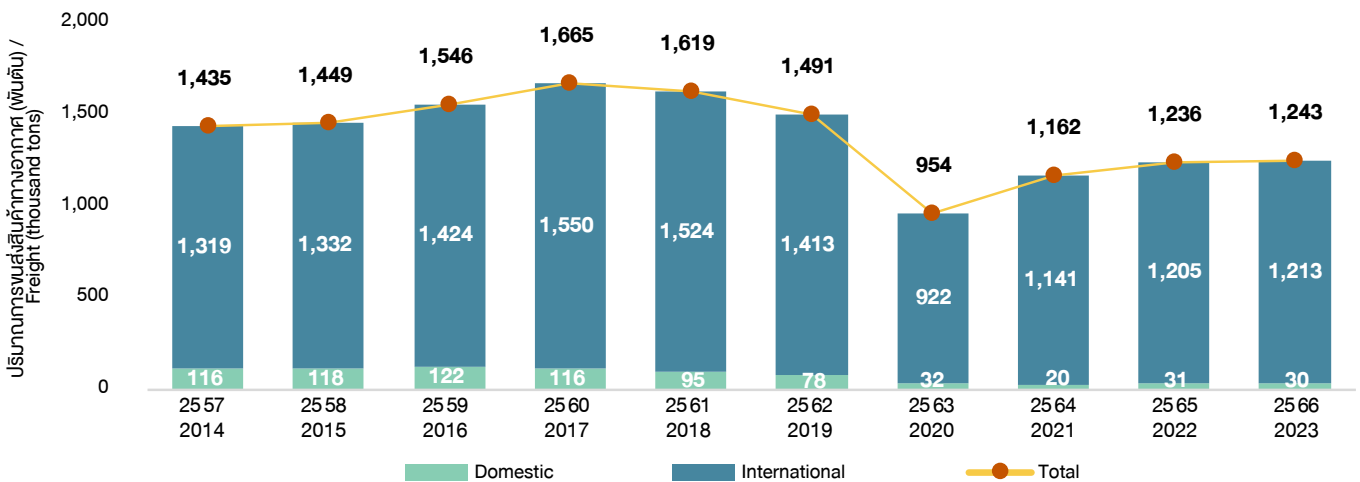
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุต๊ะมา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กทท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556 - 2565 พบว่า ภาพรวมปริมาณเที่ยวบินมีความสอดคล้องและกับการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสาร โดยในปี 2566 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 792,132 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 38.9 แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 437,441 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 จากปีก่อนหน้า เที่ยวบินระหว่างประเทศ 354,691 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่า หลังจากการที่หลายประเทศได้ดำเนินนโยบายเปิดประเทศ และมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว สำหรับการฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 74.2 โดยเป็นการฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 79 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวร้อยละ 69

Overall flight volume statistics for ten years from 2013-2022 indicated that flight volumes had increased in tandem with the recovery of passenger numbers. In 2023, after many countries had implemented policies to reopen their countries and developed measures to stimulate the tourism economy, Thailand's flight volume reached 792,132 flights, or an increase of 38.9% from the previous year. Of this number, 437,441 were domestic flights, an increase of 11.1% from the previous year, and 354,691 were international flights, a more than twofold increase. When compared with the pre-pandemic period, overall flight volumes recovered by 74.2%, with a 79% recovery of domestic flight volume and a 69% recovery of international flight volume.

ด้านปริมาณการขนส่งทางอากาศ Air Freight



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะมา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

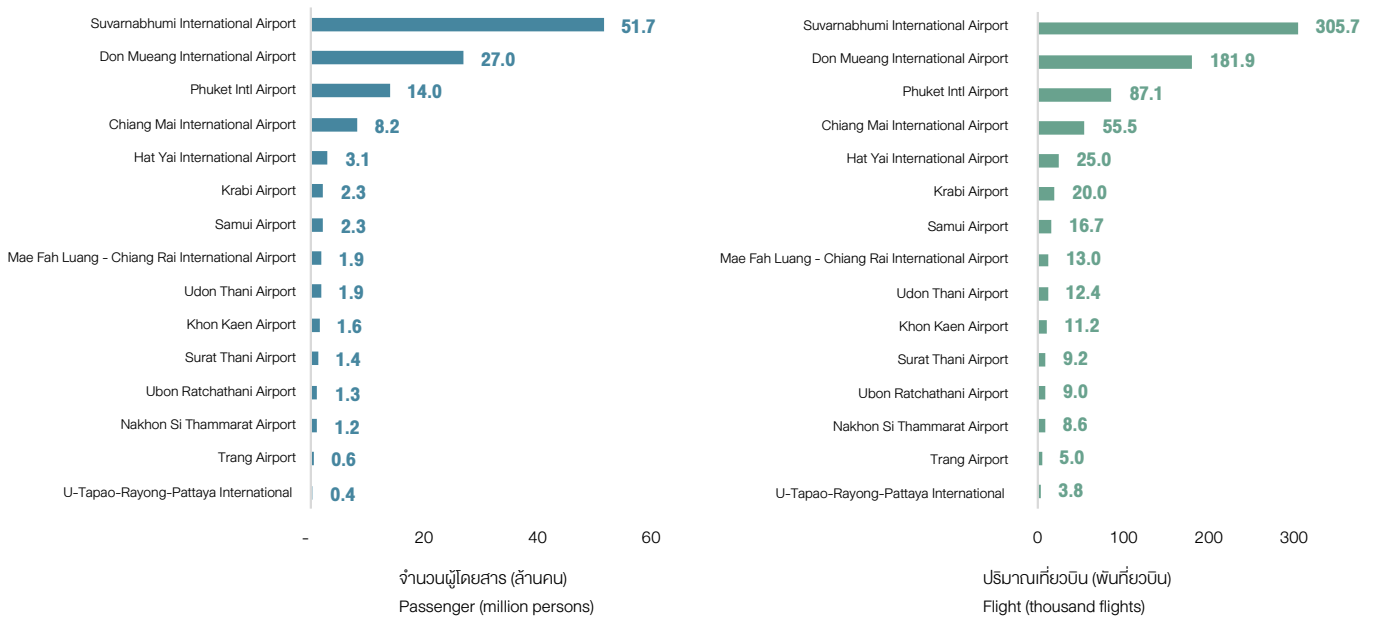
Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2557 - 2566 พบว่า ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อย่างมีนัยยะสำคัญในช่วงปี 2563 แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเป็นช่วงระยะเวลาแรกของการแพร่ระบาดเท่านั้น เนื่องจากในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 การขนส่งสินค้าทางอากาศมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร จึงเป็นสาเหตุในการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มมีการฟื้นตัวกลับสู่สภาวะปกติตั้งแต่ในปี 2564 และในปี 2566 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 1,243,127 ตัน ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.5 โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 1,212,663 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 30,464.84 ตัน ปรับตัวลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา

Overall air transport volume statistics for ten years from 2014-2023 indicated that air freight transport was significantly affected by the spread of the COVID-19 virus during 2020. However, the impact was dominant only during the first period of the pandemic and began to return to normal in 2021 because air freight transport had fewer flight restrictions than passenger transport. In 2023, Thailand had a total air freight volume of 1,243,127 tons, similar to that in the previous year. It had increased by only 0.5%, with the volume of international air freight being 1,212,663 tons, an increase of 0.6%, and domestic air freight being 30,464.84 tons, a slight decrease from the previous year.

ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 15 อันดับ

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



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุบลราชธานี และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 15 อันดับแรก พบว่า ในปี 2566 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 51.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 80.0 และมีปริมาณเที่ยวบิน 305,677 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 41.2 รองลงมาได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 42.3 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2566 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 38.6 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2566 ทั้งนี้จากข้อมูลสถิติ พบว่า โดยภาพรวมแต่ละท่าอากาศยานมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนหน้าเนื่องจากสถานการณ์การขนส่งทางอากาศที่ฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ยกเว้นเพียงท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนและท่าอากาศยานน่านนคร ที่มีจำนวนผู้โดยสารลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มีความต้องการในการเดินทางต่ำและสายการบินไม่สามารถนำอากาศยานกลับเข้าฝูงบินได้ทันความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ต้องทำการยกเลิกหรือปรับลดการทำการบินในเส้นทางนั้น

Analysis of Thailand's top 15 airports in terms of passenger and flight volumes in 2023 revealed that Suvarnabhumi Airport had the highest number of passengers and flights. It had a total of 51.7 million passengers, an increase of 80% from the previous year, and a total 305,677 flights, an increase of 41.2% from the previous year. It was followed by Don Mueang Airport, Phuket Airport, and Chiang Mai Airport, respectively. In 2023, Suvarnabhumi Airport served 42.3% of Thailand's total air passengers and 38.6% of Thailand's total flight volume. According to the statistics, each airport had higher passenger number and flight volume than in the previous year due to post-pandemic recovery of the air transport sector. Only at Betong Airport, Nakhon Ratchasima Airport, Phrae Airport, Mae Hong Son Airport, and Nan Nakhon Airport did the number of passengers decrease compared with the previous year in which the demand for travel was low. Airlines were unable to bring aircraft back into their fleets to meet increasing demand and, as such, needed to cancel or reduce flight operations on these routes.

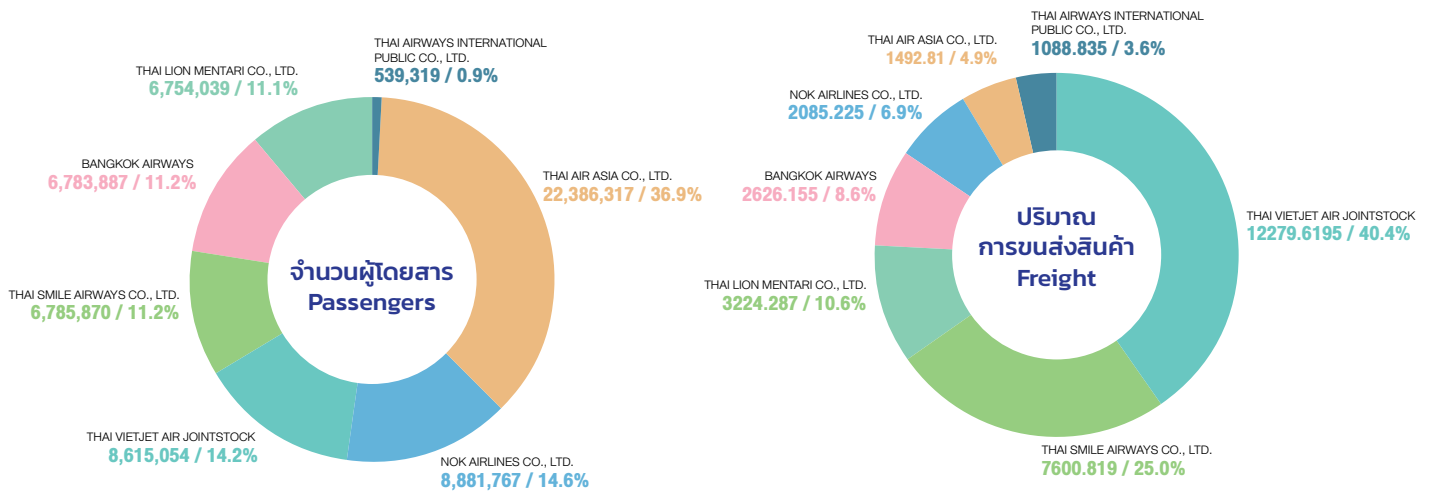


ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ

Airline market share by passenger and freight flights

เส้นทางบินภายในประเทศ

Domestic flights

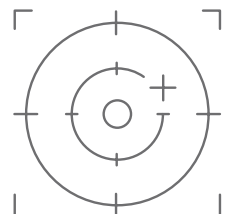


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะมา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

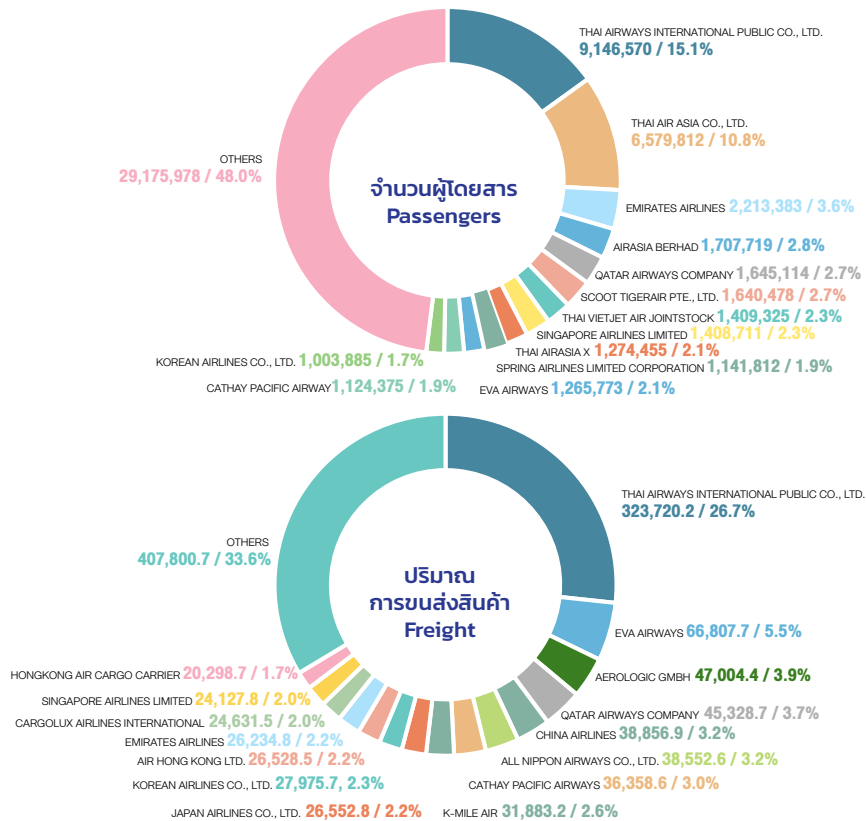
สายการบินที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งสิ้น 22.4 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.9 รองลงมา ได้แก่ สายการบินนกแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.9 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.6 และสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.6 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.2 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 12,279.6 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.4 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 7,600.8 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.0 และสายการบินไทยไลออน เมนทารี มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 3,224.3 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.6

The airline with the highest number of domestic-flight passengers was Thai AirAsia, which carried 22.4 million domestic passengers, accounting for 36.9% of Thailand's total number of domestic-flight passengers. Nok Air came second, carrying 8.9 million passengers which accounted for 14.6%. Thai Vietjet Air ranked third with 8.6 million passengers which accounted for 14.2%. As for domestic air freight transport, Thai Vietjet Air was the leader as it handled 12,279.6 tons of freight, accounting for 40.4% of Thailand's domestic air freight carriership. It was followed by Thai Smile Airways and Thai Lion Mentari, which transported 7,600.8 tons and 3,224.3 tons, amounting to 25% and 10.6% of carriership, respectively.



เส้นทางบินระหว่างประเทศ

International Flights



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุ้งตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์ โดยกองเศรษฐกิจการบิน กทท.

Sources: Airports of Thailand Public Company Limited, Department of Airports, U-Tapao Airport Authority, and Bangkok Airways Public Company Limited. Data acquired and analyzed by CAAT's Aviation Economy Division.

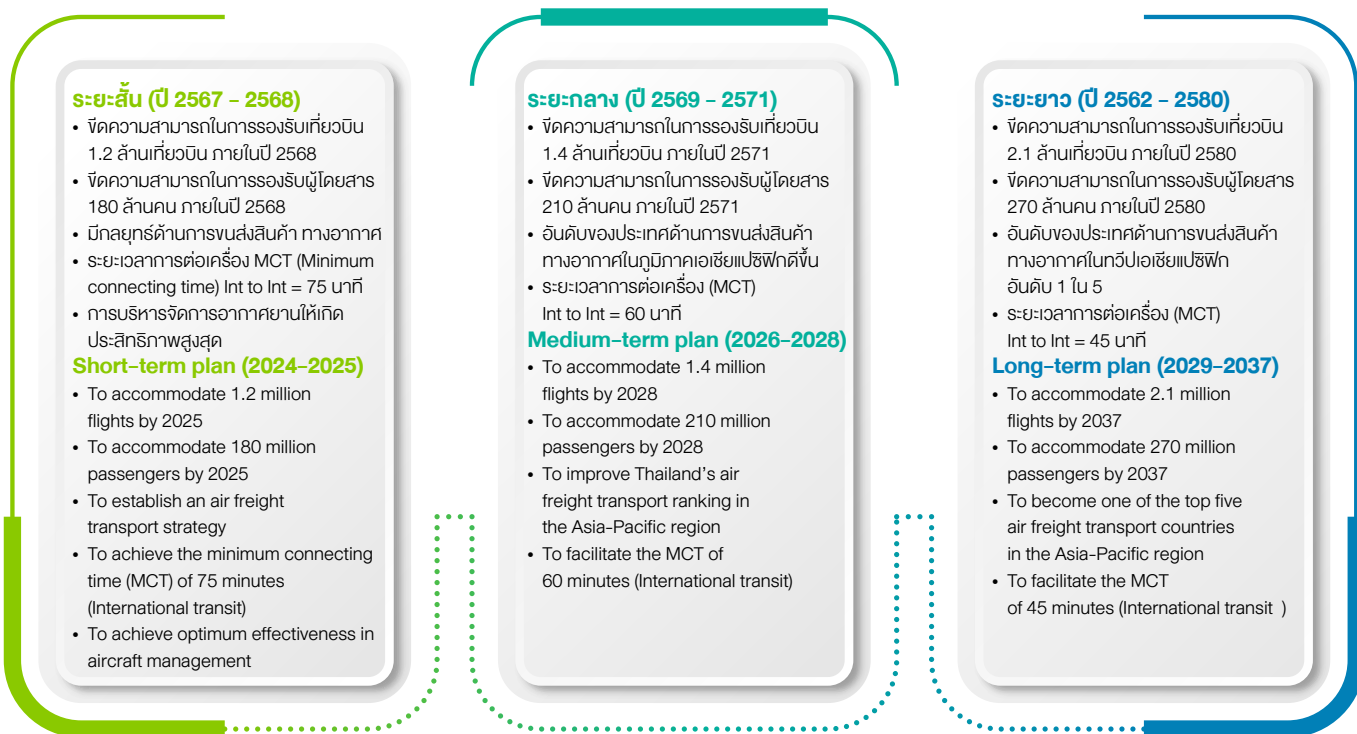
ภายหลังจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา - 19 อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยเริ่มมีการฟื้นตัวจากสถานการณ์ดังกล่าวมากขึ้น หากเปรียบเทียบสถิติปี 2566 กับปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา - 19 พบว่า การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวกลับมาร้อยละ 68.38 ขณะที่การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศฟื้นตัวกลับมา ร้อยละ 85.82 โดยในปี 2566 พบว่า สายการบินไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด โดยมากถึงร้อยละ 15.1 และการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากถึง 9.14 ล้านคน รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 6.57 ล้านคนคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 10.8 ลำดับสามได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์ มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2.21 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 3.6 และอันดับ 4 ได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย เบอร์ฮัดมีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 1.70 ล้านคนคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 2.8 ทั้งนี้หากพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่าสายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ได้แก่สายการบินไทย โดยสายการบินไทยได้ขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศมากถึง 323,720.2 ตัน และมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 26.7 รองลงมาได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์โลจิก และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 5.5 3.9 และ 3.7 ตามลำดับ

A comparison of international flights between the post-pandemic year of 2023 and the pre-pandemic year of 2019 showed that passenger transport on international routes recovered by 68.38%, while air freight transport had recovered by 85.82%. In 2023, Thai Airways International had the highest market share in international passenger transport, with 9.14 million passengers or 15.1% of all international passengers. Thai AirAsia ranked second with 6.57 million passengers or 10.8%. Emirates Airlines came third with 2.21 million passengers, accounting for 3.6%, followed by AirAsia Berhad which transported 1.70 million passengers or 2.8%. Regarding international air freight transport, the airline with the greatest market share was Thai Airways International, which transported 323,720.2 tons of international air freight, equal to a market share of 26.7%. It was followed by EVA Air, Aerologic, and Qatar Airways, which had market share of 5.5%, 3.9%, and 3.7%, respectively.

ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของภาคอุตสาหกรรมการบิน Factors and situations that affected the growth of the aviation industry

ภาพรวมภาคอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกและประเทศไทยสามารถฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 โดยในปี 2566 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลกและของประเทศไทยมีสัญญาณการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีก่อนหน้า จากปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เข้ามากระทบ อาทิ สถานการณ์เศรษฐกิจโลก สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก รวมถึงการดำเนินนโยบายผ่อนคลายมาตรการเดินทางและดำเนินมาตรการเปิดประเทศของประเทศที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักด้านการท่องเที่ยวอย่างประเทศจีน ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศทั่วโลกเพิ่มมากขึ้น การดำเนินนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ ทั้งมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว การยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa Exemption) เพื่ออำนวยความสะดวกและกระตุ้นการท่องเที่ยว รวมถึงแนวทางการขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคมุ่งพัฒนาประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งอุตสาหกรรมระดับโลก ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยสู่อนาคตที่ยั่งยืน การผลักดันในประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ได้แบ่งเป้าหมายออกเป็น 3 ระยะ

In general, the aviation industry worldwide has recovered to a level similar to that before the COVID-19 outbreak. In 2023, the air transport situation in Thailand and elsewhere showed signs of continuous recovery compared with the previous year owing to various factors and situations including national and global economic circumstances, the improving global aviation industry status, the implementation of policies to relax travel restrictions, and the re-opening of countries targeted for tourists such as China. As a result, the demand for air travel around the world increased. The Thai government also implemented various policies and measures to stimulate the tourism economy such as visa exemption and the plan for developing Thailand as a regional aviation hub and as a world-class industrial center to ensure a sustainable economic future. The plan for becoming a regional aviation hub is divided into three phases.



กพท. ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สถานการณ์การบินโลก การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ข้อจำกัด และปัจจัยเสี่ยงจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยคาดว่า สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย ทั้งในเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศจะสามารถกลับเข้าสู่สภาวะเดียวกับระดับก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ได้ในปี 2567 และอย่างช้าภายในปี 2568

Taking into account the national economic, political, and global aviation situations, the recovery of the tourism sector, restrictions and risk factors imposed by domestic and international agencies, CAAT has anticipated that Thailand's domestic and international air transport sector will recover to the pre-pandemic level within 2024 or at the latest by 2025.

รายงานผลการปฏิบัติงาน

ของคณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2566 Audit Committee Performance Report for 2023

คณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 ท่าน โดยมีผู้จัดการสำนักงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ และ หัวหน้ากองตรวจสอบด้านการเงินและการปฏิบัติงาน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ในปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 8 ครั้ง ตั้งแต่เดือนมกราคม - สิงหาคม 2566 เนื่องจากเดือนกันยายน 2566 องค์ประกอบของคณะกรรมการตรวจสอบไม่เป็นไปตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยมีกรรมการ 1 ท่าน พ้นจากตำแหน่งเนื่องจากมีอายุครบ 65 ปี ในวันที่ 2 กันยายน 2566 และกรรมการอีก 4 ท่านครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2566 รายงานกรรมการตรวจสอบ และจำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม มีดังนี้

1. นางอินทริภา โภคปณญารักษ์ ประธานกรรมการ เข้าร่วมประชุม 8/8 ครั้ง
2. นายชนินทร์ แก่นหิรัญ รองประธานกรรมการ เข้าร่วมประชุม 8/8 ครั้ง
3. นางสาวเยาวนุช วியากรณ์ กรรมการ เข้าร่วมประชุม 6/8 ครั้ง

(ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการตรวจสอบตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2566 และพ้นจากตำแหน่งเนื่องจากมีอายุครบ 65 ปี ในวันที่ 2 กันยายน 2566)

4. นายสมดุลย์ จตุนารถ กรรมการ เข้าร่วมประชุม 8/8 ครั้ง
5. นายกิตติพงษ์ ภิญโญตระกูล กรรมการ เข้าร่วมประชุม 8/8 ครั้ง

คณะกรรมการตรวจสอบมีการหารือร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน สรุปลงสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ มีดังนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของรายงานทางการเงินประจำปี 2565 ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงินสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ โดยได้สอบทานงบการเงินก่อนและหลังการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากระบวนการจัดทำงบการเงิน และการเปิดเผยข้อมูลมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ นอกจากนี้ได้มีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) และสำนัก

CAAT's Audit Committee has five members. On the committee, the Manager of the Internal Audit Office acts as the Secretary and the Head of the Financial and Operational Audit Division serves as the Assistant Secretary.

The Audit Committee conducted eight meetings from January to August 2023. In September, the composition of the Audit Committee did not conform with the Civil Aviation Authority of Thailand Emergency Decree, B.E. 2558 (2015) and the Charter of the Civil Aviation Authority of Thailand's Audit Committee, due to the retirement of a member who had reached 65 years of age on 2 September 2023. In addition, the other four members completed their terms of office on 28 October 2023. The list of the committee members in 2023 and their meeting attendances is given hereunder:

1. Mrs. Intira Phokpoonyarak, Chairperson, attended 8 meetings.
2. Mr. Chanin Kanhirun, Vice Chairperson, attended 8 meetings.
3. Ms. Yaowanuch Wiyaporn, Committee Member, attended 6 meetings.

(Ms. Wiyaporn was appointed a committee member on 31 January 2023 and terminated her tenure when reaching 65 years of age on 2 September 2023.)

4. Mr. Somdul Chatunart, Committee Member, attended 8 meetings.
5. Mr. Kittipong Pinyotrakool, Committee Member, attended 8 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 in 2022 are summarized below.

Review of the Financial Reports

The Audit Committee reviewed CAAT's financial reports for the fiscal year of 2022, which consisted of the Statement of Financial Position as of 31 December 2022, the Statement of Financial Performance, the Statement of Changes in Net Assets/Equity, the Statement of Cash Flow for the year ended on the same day, Notes to the Financial Statements, a summary of accounting policies, and other notes. The financial statements were reviewed before and after the auditor's audit to ensure that the statements had been prepared and disclosed with information accuracy

ตรวจสอบภายใน ในเรื่องการเบิกค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) การเช่าพื้นที่สำนักงานของ กพท. และการตรวจสอบพัสดุประจำปี 2564 และ 2565 โดยคณะกรรมการตรวจสอบเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการสำหรับข้อสังเกตของ สตง. และผู้เกี่ยวข้องได้จัดทำ และนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบส่งเสริมให้สำนักงานมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความโปร่งใส น่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเชื่อมั่นให้กับสำนักงาน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยสอบทานการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน ระบบการควบคุมภายในที่รัดกุมเหมาะสมก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กร

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแผนการกำกับดูแลกิจการที่ดี ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 โดยดำเนินการครบทุกตัวชี้วัดตามเกณฑ์การประเมินองค์กรคุณธรรมประจำปี 2566 ของกรมศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม และได้รับรางวัลองค์กรต้นแบบ เป็นหน่วยงานที่มีคุณธรรมจนเป็นแบบอย่างได้

การสอบทานการบริหารความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านทุจริต

คณะกรรมการตรวจสอบกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงขององค์กรเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องนำมาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อจัดทำแผนการตรวจสอบภายในประจำปี และแผนการตรวจสอบภายในระยะยาว (3 ปี) เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงขององค์กร และการตรวจสอบภายในมีทิศทางการทำงานที่สอดคล้องกัน โดยในปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง และการปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นประจำทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

1. กรณีพบว่าบุคลากรของ กพท. มีอัตราการลาออกของพนักงานสูง (Turnover Rate) ควรหาสาเหตุที่แท้จริงของการลาออก โดยอาจพิจารณาสัมภาษณ์พนักงานที่ลาออกไปแล้ว โดยทิ้งช่วง 3 เดือนหลังพนักงานลาออก เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเชิงลึกมากยิ่งขึ้น แล้วนำมาวิเคราะห์ และแก้ปัญหาในระดับองค์กรต่อไป

2. เนื่องจาก กพท. มีโครงการและงานตามแผนปฏิบัติการบริหารความเสี่ยงที่ต้องดำเนินการในปี 2566 รวมถึงโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ที่จะต้องมีการจัดจ้างที่ปรึกษาในด้านต่าง ๆ นั้น เพื่อให้ กพท. สามารถดำเนินงานต่อเนื่องได้ภายหลังจากสิ้นสุดโครงการ ผู้รับผิดชอบโครงการต้องเรียนรู้และทำความเข้าใจงานจากที่ปรึกษาในระหว่างการดำเนินโครงการด้วย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการจัดทำมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนและแจ้งเบาะแสการทุจริตและประพฤติมิชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2564 โดยมีระบบรับแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตหรือประพฤติมิชอบบนหน้าเว็บไซต์ของสำนักงาน และจากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบไม่พบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการทุจริตภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

in congruence with the state accounting standards and policy as promulgated by the Ministry of Finance. In addition, the committee conducted discussions with the management team of the SAO and CAAT's Internal Audit Office regarding the disbursement of meeting allowances for the Civil Aviation Board, the rental of CAAT's office space, and inspection of supplies for the years 2021 and 2022. In this pursuit, the Audit Committee suggested that relevant agencies prepare guidelines and operational plan to address the observations provided by the SAO. In response, relevant agencies thus prepared and presented such plans and guidelines to the Audit Committee.

Review of Good Corporate Governance

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

In this context, CAAT had complied with its five-year good governance plan (2023–2027) and annual action plan for 2023, and completed all indicators pertaining to the organizational integrity assessment criteria established by the Department of Religious Affairs, Ministry of Culture. CAAT was also recognized as a model organization for exemplary performance in terms of corporate integrity.

Review of Risk Management and Corruption Risk Management

The Audit Committee identified corporate risk management as a key element for supporting the formulation of annual and long-term (three-year) internal audit plans. The goal was to ensure that corporate risk management and internal audits were carried out accordingly. In 2023, the Audit Committee received reports on the implementation results of risk management and internal control improvements on a quarterly basis, and provided the following suggestions:

1. In the case where it was found that CAAT's had high employee turnover rate, the true cause of employee resignation should be discovered. A suggestion was made to interview ex-employees three months after their resignation to acquire more in-depth facts for further analysis and problem solving at the organizational level.

2. Given that certain projects and work under CAAT's risk management action plan for 2023 and its strategic plan required employing consultants in various fields, the persons

การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ และการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการรายงานผลการตรวจสอบกระบวนการต่าง ๆ ตามที่สำนักตรวจสอบภายในนำเสนอ และติดตามการปรับปรุงการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร โดยสรุปประเด็นที่สำคัญรวมถึงความก้าวหน้าในการปรับปรุงการควบคุมภายในนำเสนอคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinsพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบเป็นประจำทุกไตรมาส กรณีที่ตรวจพบประเด็นที่มีนัยสำคัญ จะรายงานคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinsพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อทราบทันที

ในปี 2566 มีประเด็นตรวจพบที่สำคัญ คือ การคำนวณค่าดำเนินการออกตรวจ (Audit fee) เป็นการประมาณการระยะเวลาดำเนินการและจำนวนเจ้าหน้าที่ที่จะใช้ดำเนินการขึ้นสูงไว้ แต่ยังไม่ใช้อัตราเรียกเก็บที่เป็นลักษณะอัตราคงที่ (Fixed rate) สำหรับนำมาใช้ทำใบแจ้งหนี้อัตโนมัติได้ คณะกรรมการตรวจสอบจึงเสนอแนะให้เร่งรัดกำหนดหลักการคำนวณค่าดำเนินการออกตรวจโดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการมาตรฐานแทนการกำหนดระยะเวลาดำเนินการขึ้นสูงเพื่อลดการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานทั้งนี้ กพท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงวิธีการคิดค่าดำเนินการออกตรวจ (Audit fee) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียม (New Scheme of Regulatory Charges)

นอกจากนั้นคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของสำนักงานการbinsพลเรือนแห่งประเทศไทยประจำปี 2565 ซึ่งจากการประเมินการควบคุมภายในของฝ่ายบริหาร และสำนักตรวจสอบภายใน มีความเห็นว่าการตรวจสอบการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงที่มีอยู่ ฝ่ายบริหารได้กำหนดแนวทางปรับปรุงการควบคุมภายในไว้แล้ว

การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินตนเองในภาพรวมและประเมินตนเองของกรรมการตรวจสอบรายบุคคล โดยรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinsพลเรือนแห่งประเทศไทยทุก 6 เดือน เพื่อให้มีความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบตามกรอบอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการพัฒนาตนเองในด้านต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีความพร้อม โปร่งใส เชื่อถือได้

responsible for those projects were required to learn about and understand the work during project implementation from the consultants so that CAAT would be able to subsequently continue operations alone after termination of the consultants' contracts.

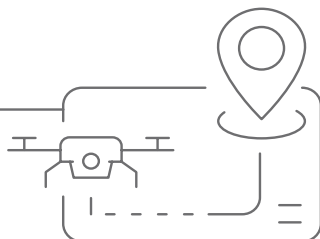
In 2021, CAAT imposed a complaint management measure to track down details regarding CAAT malfeasance. A system for filing complaints about undesirable behavior was then provided on CAAT's official website. The Audit Committee's review for the year 2023 revealed no evidence of conflicts of interest or corruption at CAAT.

Review of Internal Audit and Control Reports

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

In 2023, a significant issue found was the calculation of audit fees, for which the operational time and staff number was estimated in the upper ranges, but it was not a fixed rate that could be used to generate automatic invoices. The Audit Committee therefore suggested expediting the determination of audit fee calculation principles by specifying a standard operational duration instead of an upper range of duration to minimize reliance on subjective discretion. As such, CAAT included the improvement of the audit fee calculation method as part of its project on a new scheme of regulatory charges.

In addition, the Audit Committee reviewed CAAT's 2022 internal control assessment report. The assessment was conducted by CAAT's management team and Internal Audit Office. It concluded that CAAT had continuously carried out its operations in accordance with all components of internal controls and the Ministry of Finance's Regulation on state organizations' internal audit standards and guidelines, B.E. 2561 (2018). However, the management team has already created guidelines for upgrading internal control systems for current risks.



การกำกับดูแลการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทำการประเมินความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายเลขานุการประจำปี 2565 โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้สำนักตรวจสอบภายในจัดทำแบบประเมินความพึงพอใจของผู้รับบริการ/หน่วยรับตรวจเพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการปฏิบัติงานตรวจสอบ รวมทั้งได้พิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานสำนักตรวจสอบภายในประจำปี 2565

คณะกรรมการตรวจสอบได้อนุมัติให้ปรับปรุงแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2566 โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมกรณี กพท. ไม่สามารถแก้ปัญหาเรื่องการสรรหาพนักงานให้ครบตามกรอบอัตรากำลังที่กำหนดไว้ได้ ให้สำนักตรวจสอบภายในวางแผนของประมาณสำหรับการจ้าง Outsource ตรวจสอบภายในไว้ในแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2567 ต่อไป และรับทราบรายงานผลการปฏิบัติงานตามแผนการพัฒนาและปรับปรุงการตรวจสอบภายในประจำปี 2566 : จากการประเมินภายนอกองค์กร และจากการประเมินภายในองค์กร รวมถึงรับทราบรายงานผลการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ไตรมาสที่ 1/2566 และ 2/2566

นางอินทรา โภคปณยารักษ์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

The Audit Committee's Quality Maintenance

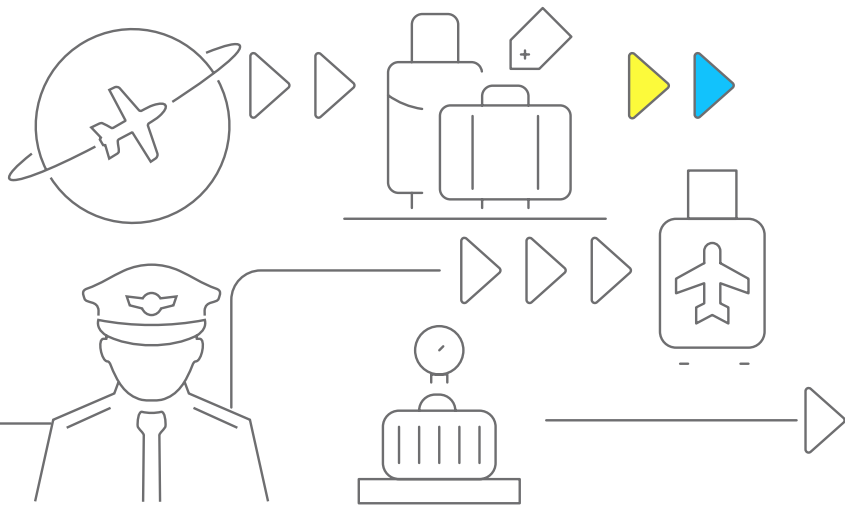
The Audit Committee's members conducted self-assessments individually and as a group. The results were reported to CAAT's Board of Commissioners every six months to assure all relevant parties that the Audit Committee had carried out its duties in toto and efficiently in compliance with the framework of its authority, duties and responsibility, and the committee also undertook self-development in different aspects to ensure its preparedness, transparency, and reliability.

Supervision of the Internal Audit

The Audit Committee conducted satisfaction assessment of the Secretariat Department's performance for 2022 and provided additional recommendations for the Internal Audit Office to prepare a service users'/audited units' satisfaction assessment form in order to encourage development in auditing operations. The committee also considered and assessed the performance of employees of the Internal Audit Office for 2022.

The Audit Committee approved the internal audit improvement plan for 2023. Additional recommendations were provided in the case that CAAT was unable to recruit employees to meet the staff number quota; as such, the Internal Audit Office should include the request for a budget for outsourcing internal auditing in the internal audit plan for 2024. The Audit Committee acknowledged the report on the implementation results of the internal audit development and improvement plan for 2023, which included evaluation by external organizations and within the organization as well as the internal audit performance report for the first and second quarters of 2023.

Mrs. Intira Phokpoonyarak
Chairman of the Audit Committee





งบการเงิน ประจำปี 2566

2023 Financial Statements



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรายงานการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (หน่วยงาน) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า รายงานการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากหน่วยงานตามหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงินและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27 เรื่อง หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งหน่วยงานมีข้อพิพาทในศาลปกครองกับอดีตพนักงาน ตามข้อ 27.2 ในกรณีคำสั่งให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ ตามข้อ 27.3 ในกรณีเลิกจ้างไม่เป็นธรรมตามข้อ 27.6 มีข้อพิพาทกับกลุ่มบุคคลภายนอก ในกรณีที่เรียกค่าตอบแทนในการปฏิบัติงาน และตามข้อ 27.8 มีข้อพิพาทกับกลุ่มพนักงาน ในกรณีบริหารงานบุคคล และเรียกค่าเสียหายจากหน่วยงานเพื่อชดเชยรายได้

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงรายงานการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อรายงานการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับรายงานการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับ จากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อรายงานการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอรายงานการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำรายงานการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำรายงานการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของหน่วยงาน ในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์ การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่มีข้อกำหนดในกฎหมายหรือเป็นนโยบายรัฐบาลที่จะเลิกหน่วยงาน หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานการเงินของหน่วยงาน



ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบรายงานการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้รายงานการเงินจากการใช้รายงานการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในรายงานการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลข้อมูล การแสดงผลข้อมูลที่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของหน่วยงาน
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริการใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการตรวจสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของหน่วยงานในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงินที่เกี่ยวข้องหรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้หน่วยงานต้องหยุดดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของรายงานการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่ารายงานการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกรณีต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13

(นายบุญชาย ชุมแสงหิรัญ)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการบันพลเรื้อนแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2566	2565	
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	391,970,226.56	372,301,420.77
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	141,337,342.61	66,041,767.10
เงินลงทุนระยะสั้น	7	1,558,732,898.30	1,544,958,853.31
วัสดุคงเหลือ		420,165.17	420,165.17
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8	44,200,974.80	5,449,454.31
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,136,661,607.44	1,989,171,660.66
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	9	6,780,526.34	8,905,743.15
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	10	73,186,796.86	135,838,412.50
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		79,967,323.20	144,744,155.65
รวมสินทรัพย์		2,216,628,930.64	2,133,915,816.31



(นายกุลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลเรื้อนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2566	2565
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	13,022,933.65	3,914,955.49
เจ้าหนี้ระยะสั้น 11	24,961,275.63	21,952,167.13
เงินรับฝากระยะสั้น 12	6,570,552.56	3,519,292.02
หนี้สินหมุนเวียนอื่น 13	12,133,788.68	5,048,408.85
รวมหนี้สินหมุนเวียน	56,688,550.52	34,434,823.49
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินรับฝากระยะยาว 14	9,300,186.00	160,660.50
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	9,300,186.00	160,660.50
รวมหนี้สิน	65,988,736.52	34,595,483.99
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		
ทุนรับโอนจากกรมการบินพลเรือน 15	15,966,945.42	15,966,945.42
ทุนประเดิมจากรัฐบาล 16	215,287,300.00	215,287,300.00
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	1,919,385,948.70	1,868,066,086.90
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	2,150,640,194.12	2,099,320,332.32
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	2,216,628,930.64	2,133,915,816.31



(นายกลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
 รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

สำนักงานการบันพลเรื้อนแห่งประเทศไทย
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2566	2565
รายได้			
รายได้ค่าธรรมเนียม	17	904,165,560.00	393,279,276.67
รายได้จากการบริจาค		1,868,310.14	3,731.81
รายได้อื่น	18	37,141,906.91	18,787,827.55
รวมรายได้		943,175,777.05	412,070,836.03
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	19	476,329,587.48	373,350,646.51
ค่าตอบแทน	20	4,352,850.00	4,172,025.00
ค่าใช้จ่ายสื่อ	21	311,149,755.29	170,584,814.44
ค่าวัสดุ		2,206,146.28	1,717,903.74
ค่าสาธารณูปโภค	22	9,095,471.80	8,148,055.35
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	23	72,853,434.53	78,492,549.23
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุน		14,947,629.28	18,960,260.48
ค่าใช้จ่ายอื่น	24	921,040.59	(1,772,969.34)
รวมค่าใช้จ่าย		891,855,915.25	653,653,285.41
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		51,319,861.80	(241,582,449.38)



(นายกลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
 รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลเรื้อนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

สำนักงานการбинพลเรือนแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	ทุนรับโอนจาก กรมการbinพลเรือน	ทุนประเดิมจาก รัฐบาล	รายได้สูง/(ต่ำ)กว่า ค่าใช้จ่ายสะสม	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	15,966,945.42	215,287,300.00	2,109,648,536.28	2,340,902,781.70
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุนสำหรับปี 2565				
รายได้สูง/ (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	(241,582,449.38)	(241,582,449.38)
ยอดคงเหลือ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,966,945.42	215,287,300.00	1,868,066,086.90	2,099,320,332.32
ยอดคงเหลือ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,966,945.42	215,287,300.00	1,868,066,086.90	2,099,320,332.32
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ ส่วนทุนสำหรับปี 2566				
รายได้สูง/ (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	-	-	51,319,861.80	51,319,861.80
ยอดคงเหลือ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	15,966,945.42	215,287,300.00	1,919,385,948.70	2,150,640,194.12

(นายกลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
 รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

สำนักงานการบันพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2566	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
รายได้สูง/ (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	51,319,861.80	(241,582,449.38)
รายการปรับกระทบยอดรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	72,853,434.53	78,492,549.23
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	(28,695,329.06)	(13,835,590.37)
รายได้จากการบริจาค	(1,868,310.14)	(3,731.81)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	-	4.00
หนี้สงสัยจะสูญ	921,040.59	(1,772,973.34)
กำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(13,811.46)	(17,607.25)
โอนสินทรัพย์เป็นค่าใช้จ่าย	-	8,734,422.16
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	94,516,886.26	(169,985,376.76)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้ระยะสั้น	(64,447,284.58)	(47,727,844.88)
วัสดุคงเหลือ	-	111,621.50
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(38,751,520.49)	464,789.94



(นายกลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

สำนักงานการบันพลเรือนแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	2566	2565
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	9,127,450.16	1,319,867.92
เจ้าหนี้ระยะสั้น	3,009,108.50	2,082,013.30
เงินรับฝากกระยะสั้น	3,051,378.46	(1,473,811.82)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,800,762.89	1,989,133.51
เงินรับฝากกระยะยาว	9,139,525.50	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	18,446,306.70	(213,219,607.29)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินสดจ่ายจากเงินลงทุนระยะสั้น	(13,774,044.99)	(76,297,472.32)
เงินสดจ่ายซื้อครุภัณฑ์	(963,675.00)	(221,276.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(960,000.00)	(28,226,760.50)
ดอกเบี้ยรับ	16,920,219.08	13,993,925.79
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,222,499.09	(90,751,583.03)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	19,668,805.79	(303,971,190.32)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	372,301,420.77	676,272,611.09
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	391,970,226.56	372,301,420.77



(นายกลศ เสนาลักษณ์)

ผู้จัดการฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่
รักษาการผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน



(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบันพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการการเงินนี้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

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 กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษา สิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ซึ่งในวาระแรกให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือน (เดิม) มาปฏิบัติงานของสำนักงาน ดังนี้ กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กองมาตรฐานสนามบิน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นส่วนงานที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ทุนเริ่มต้นของ กพท. ได้รับโอนทรัพย์สิน หนี้สิน และงบประมาณ มาจากกรมการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจของ กพท. ตามพระราชกำหนดนี้ และอีกส่วนหนึ่งได้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2559 งบกลาง รายการเงินสำรองเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเพื่อเป็นทุนประเดิมของ กพท.

กพท. ได้มีประกาศในการเรียกเก็บรายได้ ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 39 (2) โดยเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งคำนวณจากผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ ในอัตรา 15 บาท ต่อผู้โดยสารต่อเที่ยว เป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง อัตรา ระยะเวลา และวิธีการนำส่งค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ พ.ศ. 2559 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ให้เริ่มเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 เป็นต้นไป
2. ค่าดำเนินการออกตรวจ โดยเรียกเก็บจากผู้ขอตรวจ ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามความในมาตรา 5/1 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2560 โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ ทดลอง ทดสอบ หรือกระทำด้วยประการใดเพื่อประกอบการพิจารณาออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง หรือในการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพการบิน 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 ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ต่อมากระทรวงการคลังได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการเงินประจำปี ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค 0410.2/ว 15 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2563 เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานการเงินประจำปี เพื่อให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติ สำหรับจัดทำรายงานการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2564 เป็นต้นไป

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

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

หมายเหตุ 3 มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ

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

นโยบายการบัญชีภาครัฐ เรื่อง บัตรภาษี ให้ถือปฏิบัติสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป

หมายเหตุ 4 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

- 4.1.1 เงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เช็ค ตราพด และธนาคณัติ หน่วยงานจะรับรู้เงินสดและเงินฝากธนาคารในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ และแสดงรายการดังกล่าวไว้ในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน
- 4.1.2 เงินทดรอง เป็นเงินที่หน่วยงานได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการ เพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของหน่วยงาน ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ แสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
- 4.1.3 รายการเทียบเท่าเงินสด ได้แก่ เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน เช่น เงินฝากประจำ และตั๋วเงินที่มีวันถึงกำหนดภายใน 3 เดือน แสดงไว้เป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

4.2 ลูกหนี้ระยะสั้น

- 4.2.1 ลูกหนี้เงินยืม
รับรู้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงิน
- 4.2.2 ลูกหนี้ค่าธรรมเนียม
รับรู้เมื่อออกไปแจ้งหนี้
- 4.2.3 ลูกหนี้อื่น
รับรู้เมื่อออกไปแจ้งหนี้
- 4.2.4 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ
ประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะคำนวณเป็นร้อยละของยอดลูกหนี้ค่าธรรมเนียมและลูกหนี้อื่น โดยการจัดกลุ่มลูกหนี้ จำแนกตามอายุของหนี้ที่ค้างชำระ ลูกหนี้กลุ่มที่ค้างชำระนานจะนำมาคำนวณหาจำนวนหนี้สงสัยจะสูญด้วยอัตราร้อยละที่สูงกว่าลูกหนี้ที่เริ่มค้างชำระเกินกำหนด โดยถือว่าลูกหนี้ที่ค้างชำระจะมีโอกาสไม่ชำระหนี้มากกว่าลูกหนี้ที่เริ่มเกิดขึ้น ดังนี้

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

หลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ เริ่มถือปฏิบัติกับงบแสดงฐานะการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

4.3 เงินลงทุน

เงินลงทุน หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 3 เดือน ตราสารหนี้ตราสารทุน และสินทรัพย์อื่นที่ถือไว้เพื่อรับผลตอบแทน

หน่วยงานจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะสั้นหรือจัดประเภทเป็นเงินลงทุนระยะยาว ดังนี้

- 4.3.1 เงินลงทุนระยะสั้น หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้ไม่เกิน 1 ปี หรือมีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน
- 4.3.2 เงินลงทุนระยะยาว หมายถึง เงินลงทุนที่หน่วยงานตั้งใจจะถือไว้เกิน 1 ปี หรือมีกำหนดจ่ายคืนเกินกว่า 1 ปี นับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาการรายงาน

4.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูง และไม่มีลักษณะคงทนถาวร หน่วยงานวัดมูลค่าวัสดุคงเหลือในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน

4.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า คือ ค่าใช้จ่ายที่หน่วยงานจ่ายเพื่อซื้อสินทรัพย์หรือบริการไปแล้ว และจะได้รับประโยชน์ตอบแทนในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะใช้หมดไปในระยะสั้น หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าตามมูลค่าของสินทรัพย์หรือบริการที่คาดว่าจะได้รับ

4.6 อาคาร และอุปกรณ์

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

ราคาทุนรวมต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพและสถานที่ที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร ราคาทุนของสินทรัพย์ที่ก่อสร้างขึ้นเองประกอบด้วย ต้นทุนค่าวัสดุ ค่าแรงทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์

ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีรูปแบบและอายุการให้ประโยชน์ที่แตกต่างกัน และมีต้นทุนที่มีนัยสำคัญจะบันทึกเป็นส่วนประกอบนั้นแยกต่างหากจากกัน

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคาร และอุปกรณ์ เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่หน่วยงานจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตหรือศักยภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้นจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ และตัดมูลค่าของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงออกจากบัญชีด้วยมูลค่าตามบัญชี ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงอาคาร และอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ (ดูตารางการกำหนดอายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.3/ว 43 ลงวันที่ 29 มกราคม 2562 เรื่อง คู่มือการบัญชีภาครัฐเรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์) ดังนี้

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

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์รวมถึงระบบต่าง ๆ และต้นทุนเว็บไซต์ ทั้งที่ได้มาจากการจัดซื้อ และการจ้างพัฒนาขึ้น โดยหน่วยงานมีสิทธิ์ควบคุมการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์นั้น และคาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจหรือศักยภาพในการบริการจากสินทรัพย์นั้นเกินกว่าหนึ่งปี หน่วยงานแสดงรายการสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์

3 - 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมระหว่างพัฒนา

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่ได้รับโอนจากกรรมการบินพลเรือน ใช้ราคาทุนสุทธิ ณ วันที่รับโอนเป็นราคาทุน และคำนวณค่าตัดจำหน่ายตามอายุการให้ประโยชน์ที่เหลืออยู่ ซึ่งไม่เกินอัตราค่าตัดจำหน่ายที่กำหนดข้างต้น

4.8 เจ้าหนี้การค้า

รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

4.9 เจ้าหนี้ระยะสั้น

รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

4.10 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.10.1 รายได้จากเงินงบประมาณ

รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินงบประมาณ

4.10.2 รายได้ค่าธรรมเนียม

เป็นรายได้ที่หน่วยงานได้รับอนุญาตให้เก็บรายได้นั้น เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานของหน่วยงานรับรู้เป็นรายได้เมื่อเกิดรายได้ ดังนี้

4.10.2.1 รายได้ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต รับรู้รายได้เมื่อดำเนินการอนุญาตแล้วเสร็จ

4.10.2.2 รายได้ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ รับรู้รายได้เมื่อผู้โดยสารเข้ามาหรือออกไปจากประเทศ

4.10.2.3 รายได้ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎี รับรู้รายได้เมื่อได้รับชำระเงิน

4.10.2.4 รายได้ค่าธรรมเนียมฝึกอบรม รับรู้รายได้เมื่อให้การฝึกอบรม

4.10.2.5 รายได้ค่าดำเนินการออกตรวจ รับรู้รายได้เมื่อสำนักงานแจ้งให้ผู้ยื่นคำขอชำระค่าใช้จ่าย

4.10.3 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ของรัฐบาลที่หน่วยงานได้รับและจะต้องนำส่งคลัง หน่วยงานรับรู้เงินรายได้แผ่นดินเมื่อได้รับรายได้ และเนื่องจากรายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ ดังนั้น ณ วันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงาน หน่วยงานจะปิดบัญชีรายได้แผ่นดินและบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไปเข้าบัญชีรายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เพื่อแสดงภาวะผูกพันที่หน่วยงานจะต้องนำเงินส่งคลังในงวดบัญชีต่อไป

4.10.4 ค่าใช้จ่าย

หน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายเมื่อประโยชน์เชิงเศรษฐกิจลดลงเนื่องจากการลดลงของสินทรัพย์หรือการเพิ่มขึ้นของหนี้สิน และเมื่อหน่วยงานสามารถวัดมูลค่าของประโยชน์เชิงเศรษฐกิจที่ลดลงได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนี้

1) ค่าใช้จ่ายบุคลากร คือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและการจ้างงาน เช่น เงินเดือนค่าจ้าง ค่าบำเหน็จบำนาญ ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ เป็นต้น หน่วยงานจะรับรู้เมื่อค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

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

3) ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเป็นค่าใช้จ่ายที่รัฐจ่ายเป็นเงินอุดหนุนหรือจ่ายเป็นเงินช่วยเหลือให้แก่องค์กรหรือบุคคลอื่น โดยไม่ได้รับผลตอบแทนทางการเงินหรือไม่ได้รับสินค้าและบริการใด เป็นการแลกเปลี่ยนโดยตรง ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนนี้อาจจ่ายตามกฎหมาย ตามนโยบายของรัฐบาล หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับ เช่น ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือเกษตรกร ค่าใช้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ เป็นต้น โดยทั่วไปหน่วยงานจะรับรู้ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเมื่อเป็นไปตามเกณฑ์

4.11 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.12 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กพท. ได้เข้าร่วม “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์พูล ฟันด์” ซึ่งได้จดทะเบียนแล้ว ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 และไม่เกินร้อยละ 15 ของเงินเดือน พนักงานที่เป็นสมาชิก และ กพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 - 10 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

หมายเหตุ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
เงินฝากธนาคาร - ประเภทออมทรัพย์	391,970,226.56	220,890,886.78
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 3 เดือน	-	151,410,533.99
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	391,970,226.56	372,301,420.77

หมายเหตุ 6 ลูกหนี้ระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
ลูกหนี้เงินยืม	2,370,231.50	288,772.00
เงินรอรับคืน	-	784,000.00
รายได้ค้างรับ	46,953,420.00	27,453,795.00
ดอกเบี้ยค้างรับ	17,585,727.57	5,810,617.59
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม	79,810,716.96	36,024,347.88
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม	(5,565,043.88)	(4,644,003.29)
ลูกหนี้ค่าธรรมเนียมนิยม (สุทธิ)	74,245,673.08	31,380,344.59
ลูกหนี้อื่น	622,290.46	764,237.92
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ-ลูกหนี้อื่น	(440,000.00)	(440,000.00)
ลูกหนี้อื่น (สุทธิ)	182,290.46	324,237.92
รวมลูกหนี้ระยะสั้น	141,337,342.61	66,041,767.10

เงินรอรับคืน ยกมาจำนวน 784,000.00 บาท เพิ่มขึ้นระหว่างงวดจำนวน 314,800.00 บาท รวมเป็นเงิน 1,098,800.00 บาท โอนชำระคืนกองทุนสวัสดิการทั้งจำนวนเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2566 ในกรณี กพท. ยืมกองทุนสวัสดิการ เพื่อเบิกจ่ายค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการการการบินพลเรือน (กบร.) ระหว่างรอระเบียบคณะกรรมการ กพท. ว่าด้วยการเบิกจ่ายค่าเบี้ยประชุมดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 2564 ซึ่งต่อมา ครม. ได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดประโยชน์ตอบแทนสำหรับเบี้ยประชุมรายเดือนของประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการใน กบร. เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2566 และ กพท. ได้กำหนดระเบียบคณะกรรมการกำกับ กพท. ว่าด้วยเบี้ยประชุม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2566 โดยให้มีผลตั้งแต่ 19 มีนาคม 2564 เป็นต้นไป และ กพท. เบิกจ่ายค่าเบี้ยประชุม กบร. จากงบประมาณปกติแล้ว

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

ลูกหนี้เงินยืมและลูกหนี้อัตรกรรมเนี้ยม ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้เงินยืม				รวม
	ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	เกินกำหนดชำระไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดชำระเกินกว่า 15 วัน	
2566	1,304,731.50	1,065,500.00	-	2,370,231.50
2565	288,772.00	-	-	288,772.00

(หน่วย : บาท)

ลูกหนี้อัตรกรรมเนี้ยม				รวม
	ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	เกินกำหนดชำระไม่เกิน 15 วัน	เกินกำหนดชำระเกินกว่า 15 วัน	
2566	39,395,815.00	9,287,092.55	31,127,809.41	79,810,716.96
2565	28,126,616.36	958,838.30	6,938,893.22	36,024,347.88

หมายเหตุ 7 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 6 เดือน	749,685,555.83	1,124,325,740.15
เงินฝากธนาคาร - ประเภทฝากประจำ 12 เดือน	809,047,342.47	420,633,113.16
รวมเงินลงทุนระยะสั้น	1,558,732,898.30	1,544,958,853.31

หมายเหตุ 8 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	36,034,054.00	-
ค่าเบี้ยประกันชีวิตจ่ายล่วงหน้า	8,166,920.80	5,449,454.31
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	44,200,974.80	5,449,454.31

หมายเหตุ 9 อาคารและอุปกรณ์ – สก๊อ

(หน่วย : บาท)

ประเภท	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาสุทธิ	
	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	ลด	ปลายงวด
อาคารสำนักงาน	-	-	-	5,544,267.57	2,222,326.86	363,134.85	-	2,585,461.71
รวม	5,544,267.57	-	-	5,544,267.57	2,222,326.86	363,134.85	-	2,585,461.71
ครุภัณฑ์สำนักงาน	787,225.00	-	-	6,289,031.20	5,417,336.86	103,491.52	-	5,520,828.38
ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ	78,400.00	-	-	4,527,471.52	3,762,113.74	279,256.50	-	4,041,370.24
ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	98,050.00	-	-	5,103,981.15	4,562,621.96	288,076.86	-	4,850,698.82
ครุภัณฑ์สำรวจ	45,504.00	-	-	45,504.00	25,201.07	5,683.05	-	30,884.12
ครุภัณฑ์วิทยาศาสตร์	-	-	-	2,989,614.19	2,942,656.43	43,719.70	-	2,986,376.13
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	263,412.54	-	-	73,238,443.63	68,673,235.65	2,268,942.87	-	70,942,178.52
ครุภัณฑ์งานบ้าน	-	-	-	78,255.50	78,245.50	-	(1.00)	78,244.50
รวม	1,227,087.54	-	-	92,272,301.19	85,461,411.21	2,989,170.50	(1.00)	88,450,580.71
รวม อาคาร และอุปกรณ์ – สก๊อ	1,227,087.54	-	-	97,816,568.76	87,683,738.07	3,352,305.35	(1.00)	91,036,042.42

ในปี 2566 กพท. รับบริจาคครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ จำนวน 263,412.54 บาท จากสถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลีย

รวม อาคาร และอุปกรณ์ – สก๊อ

31 ธ.ค. 66 ณ 31 ธ.ค. 65

ราคาสุทธิ 8,905,743.15

ราคาสุทธิ 6,780,526.34

2,958,805.86

2,958,805.86

2,585,461.71

3,321,940.71

3,321,940.71

84,469.34

686,957.78

443,309.19

20,302.93

46,957.76

4,301,795.44

11.00

5,583,802.44

8,905,743.15

หมายเหตุ 10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – สุทธิ

(หน่วย : บาท)

ประเภท	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม		ราคาสุทธิ		
	เพิ่ม	โอน/ปรับปรุง	ลด	ปลายงวด	ต้นงวด	เพิ่ม	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	5,889,514.54	-	-	341,668,950.59	200,391,036.05	69,501,130.18	71,776,784.36
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	960,000.00	-	-	1,410,012.50	-	-	1,410,012.50
รวม สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – สุทธิ	6,849,514.54	-	-	343,078,963.09	200,391,036.05	69,501,130.18	73,186,796.86
							135,838,412.50

ในปี 2566 กพท. รับผิดชอบโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 5,889,514.54 บาท เป็นโปรแกรม CASRA X-ray Tutor XRT4 - Air Cargo โปรแกรม Cabin Baggage and Hold Baggage โปรแกรม Screening training Software outright license จำนวน 1,074,514.54 บาท จากสถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลีย และโปรแกรมระบบออกใบรับรองสมาชิกลูกเรือ (Crew Member Certificate: CMC) จำนวน 4,815,000.00 บาท จากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ 11 เจ้าหนี้ระยะสั้น

	(หน่วย : บาท)	
	2566	2565
เจ้าหนี้ระหว่างกัน	-	784,000.00
ใบสำคัญค้ำจ่าย	9,461,620.34	5,809,405.28
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	4,408,048.79	2,194,501.14
ค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายอื่น	10,881,580.47	12,527,087.63
ค่าสาธารณูปโภคค้ำจ่าย	191,721.86	612,990.88
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอนำส่ง	18,304.17	24,182.20
รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น	24,961,275.63	21,952,167.13

หมายเหตุ 12 เงินรับฝากระยะสั้น

	(หน่วย : บาท)	
	2566	2565
เงินประกันสัญญา	4,124,227.40	2,854,466.02
เงินประกันผลงาน	587,949.16	664,826.00
เงินประกันซอง	1,858,376.00	-
รวมเงินรับฝากระยะสั้น	6,570,552.56	3,519,292.02

หมายเหตุ 13 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

	(หน่วย : บาท)	
	2566	2565
รายได้รับล่วงหน้า	4,821,095.64	2,495,314.10
เงินรับฝากจากหน่วยงานอื่น	2,768,625.00	2,295,000.00
รายได้รอการรับรู้	4,544,068.04	258,094.75
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	12,133,788.68	5,048,408.85

หมายเหตุ 14 เงินรับฝากระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
เงินประกันสัญญาระยะยาว	9,300,186.00	160,660.50
รวมเงินรับฝากระยะยาว	9,300,186.00	160,660.50

ในงวดปี 2566 เป็นเงินประกันสัญญาเช่าพื้นที่และอุปกรณ์ในสถานที่เช่าเลขที่ 42/2566 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2566 กับ บริษัท ไทโยต้ามหานคร จำกัด ผู้ให้เช่าทั้งจำนวน มีกำหนดระยะเวลาการเช่า 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2569

หมายเหตุ 15 ทุนรับโอนจากกรมการบินพลเรือน

กพท. ได้รับโอนทรัพย์สินจากกรมการบินพลเรือน รวมทั้งสิ้นจำนวน 15,966,945.42 บาท ดังนี้

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

หมายเหตุ 16 ทุนประเดิมจากรัฐบาล

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

หมายเหตุ 17 รายได้ค่าธรรมเนียม

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
ค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต	79,367,300.00	106,362,466.67
ค่าธรรมเนียมทดสอบความรู้ภาคทฤษฎีด้านการเดินอากาศ	7,710,060.00	1,283,300.00
ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ	800,110,200.00	273,801,010.00
ค่าดำเนินการออกตรวจ	16,978,000.00	11,832,500.00
รวมรายได้ค่าธรรมเนียม	904,165,560.00	393,279,276.67

หมายเหตุ 18 รายได้อื่น

(หน่วย : บาท)

เงินเพิ่มค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ
ดอกเบี้ยจากธนาคาร
รายได้อื่น
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
รวมรายได้อื่น

2566	2565
7,327,113.73	579,341.32
28,695,329.06	13,835,590.37
1,109,495.90	4,364,628.26
9,968.22	8,267.60
37,141,906.91	18,787,827.55

หมายเหตุ 19 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

(หน่วย : บาท)

เงินเดือน
เงินประจำตำแหน่ง
ค่าตอบแทนพิเศษตามผลงาน
ค่าล่วงเวลา
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
ค่าเบี้ยประกันชีวิต
ค่ารักษาพยาบาล
เงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างและเกษียณอายุ
เงินช่วยการศึกษาบุตร
ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร

2566	2565
343,183,652.56	296,074,212.69
15,892,357.54	10,744,103.01
22,335,127.01	-
4,894,206.05	3,873,945.63
20,350,122.56	15,228,694.86
10,113,496.10	7,953,268.80
9,113,153.87	2,067,942.75
4,691,380.00	-
2,501,171.04	2,181,530.02
479,300.75	483,830.00
42,775,620.00	34,743,118.75
476,329,587.48	373,350,646.51

หมายเหตุ 20 ค่าตอบแทน

(หน่วย : บาท)

ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ
ค่าตอบแทนคณะกรรมการ
รวมค่าตอบแทน

2566	2565
3,671,350.00	3,332,025.00
681,500.00	840,000.00
4,352,850.00	4,172,025.00

หมายเหตุ 21 ค่าใช้สอย

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	65,248,635.88	23,759,642.48
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	86,802,711.19	28,599,878.27
ค่าจ้างเหมาบริการ	60,453,301.25	49,345,874.37
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	533,422.90	336,300.00
ค่าจ้างที่ปรึกษา	31,712,967.85	13,872,953.52
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	5,328,192.59	339,320.09
ค่าเช่าสำนักงาน	20,891,690.00	23,700,000.00
ค่าเช่ายานพาหนะ	2,490,222.00	2,395,390.50
ค่าเช่าระบบ Cloud Server	-	2,905,000.00
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	2,290.00	53,193.98
ค่าสอบบัญชี	1,480,000.00	1,150,000.00
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	168,490.68	83,534.43
ค่าสมาชิกเพื่อการดำเนินงาน	2,824,660.00	1,771,464.62
ค่าเช่าสินทรัพย์เพื่อการดำเนินงาน	31,263,466.22	18,532,873.98
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,949,704.73	3,739,388.20
รวมค่าใช้สอย	311,149,755.29	170,584,814.44

หมายเหตุ 22 ค่าสาธารณูปโภค

(หน่วย : บาท)

	2566	2565
ค่าไฟฟ้า	7,386,131.49	6,484,308.07
ค่าน้ำประปา	58,086.88	112,492.85
ค่าโทรศัพท์	349,599.56	366,141.27
ค่าอินเทอร์เน็ต	1,131,990.45	1,046,768.16
ค่าไปรษณีย์	169,663.42	138,345.00
รวมค่าสาธารณูปโภค	9,095,471.80	8,148,055.35

หมายเหตุ 23 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

(หน่วย : บาท)

ค่าเสื่อมราคา-อาคาร

ค่าเสื่อมราคา-ครุภัณฑ์

ค่าตัดจำหน่าย-สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

	2566	2565
ค่าเสื่อมราคา-อาคาร	363,134.85	363,133.48
ค่าเสื่อมราคา-ครุภัณฑ์	2,989,169.50	5,324,481.52
ค่าตัดจำหน่าย-สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	69,501,130.18	72,804,934.23
รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	72,853,434.53	78,492,549.23

หมายเหตุ 24 ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย : บาท)

ขาดทุนจากตัดจำหน่ายสินทรัพย์

หนี้สงสัยจะสูญ

รวมค่าใช้จ่ายอื่น

	2566	2565
ขาดทุนจากตัดจำหน่ายสินทรัพย์	-	4.00
หนี้สงสัยจะสูญ	921,040.59	(1,772,973.34)
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	921,040.59	(1,772,969.34)

หมายเหตุ 25 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กพท. มีพนักงานเป็นสมาชิกกองทุนจำนวน 422 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 20,350,122.56 บาท ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ 26 ภาวะผูกพัน

กพท. ได้มีการเช่าทรัพย์สิน และมีรายการประเภทค่าใช้จ่าย ซึ่ง กพท. เป็นผู้เช่า โดยมีภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับการเช่าทรัพย์สินโดยจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่บอกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย : บาท)

ไม่เกิน 1 ปี

เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี

รวม

	2566	2565
ไม่เกิน 1 ปี	34,626,654.00	5,545,032.50
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	137,441,736.00	13,292,452.00
รวม	172,068,390.00	18,837,484.50

ภาวะผูกพันเกี่ยวกับรายการจ่ายฝ่ายทุน

(หน่วย : บาท)

สัญญาที่ยังไม่ได้รับรู้

อุปกรณ์ และอื่น ๆ

	2566	2565
สัญญาที่ยังไม่ได้รับรู้	44,965,913.18	40,265,913.18
อุปกรณ์ และอื่น ๆ	44,965,913.18	40,265,913.18

ภาวะผูกพันข้างต้นเกิดจากมูลค่าตามสัญญาจ้างก่อสร้าง ปรับปรุง และจัดหาสินทรัพย์

หมายเหตุ 27 หนังสือที่จะเกิดขึ้น

- 27.1 ศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ.1164/2559 คดีหมายเลขแดงที่ 0.562/2566 ระหว่าง บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. (เดิม คือ กรมการบินพลเรือน หรือ บพ.) ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4
- วันที่ 30 สิงหาคม 2555 ผู้ฟ้องคดีได้ฟ้องร้องคดีต่อศาลปกครอง โดยกล่าวหาว่า กพท. (บพ. เดิม) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ออกใบแจ้งหนี้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมขึ้นลงของอากาศยานเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และขอให้ ทอท. และ กพท. (บพ. เดิม) ร่วมกันชำระเงินหรือชำระเงินค่าธรรมเนียมขึ้นลงฯ ที่เรียกเก็บโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย จำนวน 928,412.25 บาท แทนกัน พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากต้นเงินดังกล่าวตั้งแต่วันที่ฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น
- วันที่ 21 กรกฎาคม 2559 ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่ากรกระทำของ กพท. ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่ามีกรกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายแต่อย่างใด
- วันที่ 19 สิงหาคม 2559 บริษัทบางกอกฯ อุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด โดยขอให้กลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง
- วันที่ 23 พฤษภาคม 2566 ศาลปกครองสูงสุดได้กำหนดนั่งพิจารณาค้างคราว
- วันที่ 10 กรกฎาคม 2566 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้องในคดีหมายเลขดำที่ 1164/2559 คดีหมายเลขแดงที่ อ.562/2566 เนื่องจาก กพท. ไม่ได้กระทำการใดที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่โจทก์ กพท. จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ในการชำระเงินพร้อมดอกเบี้ยให้แก่โจทก์
- 27.2 ศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ. 1087-1088/2566 ระหว่าง นายปรีดา ยังสุขสถาพร ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. และคณะกรรมการกำกับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดี
- วันที่ 21 มิถุนายน 2564 กพท. ถูกฟ้องร้องคดี กรณีมีคำสั่งที่ 159/2563 ย้ายนายปรีดา ยังสุขสถาพร ไปดำรงตำแหน่งประจำ ผู้อำนวยการ และเรียกค่าเสียหาย จำนวน 962,141.95 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไป
- วันที่ 3 พฤษภาคม 2566 ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้อง
- วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567 นายปรีดา ยังสุขสถาพร ได้อุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองสูงสุด
- 27.3 ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ บ. 326/2564 ระหว่าง นางสาวเขมิกา สกุลแพทย์ ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดี (โอนคดีจากศาลแรงงานกลาง คดีหมายเลขดำที่ ร 6179/2563)
- วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 กพท. ถูกฟ้องร้องคดี กรณีเลิกจ้างนางสาวเขมิกา สกุลแพทย์ ไม่เป็นธรรมเรียกค่าเสียหาย จำนวน 15,599,500.00 บาท
- วันที่ 11 พฤศจิกายน 2564 สำนักงานอัยการสูงสุด แจ้งว่าในชั้นพิจารณาศาลแรงงานกลางและศาลปกครองกลางเห็นพ้องกันว่าคดีนี้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีปกครอง ศาลแรงงานกลางอนุญาตให้โอนคดีไปยังศาลปกครองกลาง
- วันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางสั่งให้ กพท. ส่งเอกสารเพิ่มเติม
- วันที่ 23 กันยายน 2565 ศาลปกครองกลางสั่งให้ กพท. ยื่นคำให้การเพิ่มเติม
- วันที่ 7 ธันวาคม 2565 กพท. ได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมและ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง
- 27.4 ศาลปกครองนครราชสีมา คดีหมายเลขดำ ที่ 163/2564 ระหว่าง พันตรียอดรัก วงศ์แก้ว ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และผ.กพท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 กรณีไม่ต่ออายุใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลให้ผู้ฟ้องคดี เรียกค่าเสียหาย จำนวน 15,000.00 บาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองนครราชสีมา
- 27.5 ศาลปกครองสงขลา คดีหมายเลขดำที่ 91/2566 ระหว่าง นางอาภาภรณ์ หมัดเลียด ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และผ.กพท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ในกรณีเรียกค่าโดยสารและเรียกค่าเสียหาย จำนวน 16,810.00 บาท พร้อมดอกเบี้ยนับแต่วันฟ้องจนถึงวันชำระเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองสงขลา
- 27.6 ศาลปกครองสูงสุด คำร้องที่ 609/2565 คำสั่งที่ 123/2567 ระหว่าง นาวาอากาศเอกสามารถ บุรณสิงห์ และพวกรวม 18 คน ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีเรียกค่าตอบแทนในการปฏิบัติงาน
- (1) ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 11, ที่ 13 ถึงที่ 15 และที่ 18 เรียกค่าเสียหายคนละ 2,270,000.00 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 34,050,000.00 บาท
- (2) ผู้ฟ้องคดีที่ 12 ที่ 16 และ ที่ 17 เรียกค่าเสียหายคนละ 1,362,000.00 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 4,086,000.00 บาท
- รวมค่าเสียหายตาม (1) และ (2) เป็นเงิน 38,136,000.00 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับถัดจากวันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองสูงสุด
- 27.7 ศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ.716/2556 คดีหมายเลขแดงที่ อ.77/2567 ระหว่าง นายธนวุฒิ อภิรัตน์ภิญโญ และพวก รวม 63 คน ผู้ฟ้องคดี กับ กพท. จำเลยที่ 5 ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีมลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- (1) ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 5, ที่ 8 ถึงที่ 14 และที่ 18 เรียกค่าเสียหายคนละ 720,000.00 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 9,360,000.00 บาท
- (2) ผู้ฟ้องคดีที่ 9 เรียกค่ารักษาพยาบาล 60,000.00 บาท และค่ารักษาพยาบาลอีกเดือนละ 5,000.00 บาท ตั้งแต่วันถัดจากวันฟ้องจนกว่าจะดำเนินการออกคำสั่งห้ามบินผ่านที่พักของผู้ฟ้องคดีที่ 9
- (3) ผู้ฟ้องคดีทั้งหมดเรียกค่าเสียหายวันละ 2,000.00 บาท ต่อคนจนกว่าจะดำเนินการออกคำสั่งห้ามบินผ่านที่พักของผู้ฟ้องคดีทั้งหมด เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้อง

27.8 ในปี 2566 กลุ่มพนักงาน กพท. ได้ฟ้องร้องคดีต่อศาลปกครองกลางเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลและเรียกค่าเสียหายจาก กพท. เพื่อชดเชยรายได้รวม 31 คดี ปรากฏว่าจากกรณีที่มีการโอนเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ซึ่งกลุ่มบุคคลที่ฟ้องร้องดังกล่าวได้รับการปรับเงินเดือนที่คำนวณตามหลักเกณฑ์ของประกาศ กพท. เรื่อง อัตราเงินเดือนและค่าตอบแทนของข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการสังกัดกรมการบินพลเรือนที่ผ่านการคัดเลือก ให้ไปปฏิบัติงานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2559 และได้รับการประเมินเลื่อนขั้น เงินเดือนก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่ในวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และเข้าสู่กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของ กพท. เช่นเดียวกับพนักงานที่บรรจุใหม่ ทั้งนี้ กลุ่มบุคคลดังกล่าวอ้างว่าควรมีสิทธิได้รับการปรับเงินเดือนให้เหมาะสมกับประสบการณ์ ซึ่งในขณะนั้น กพท. ยังไม่มีระเบียบที่บังคับใช้เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ซึ่งศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง ต่อมากลุ่มพนักงาน ได้อุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

(1) ศาลปกครองสูงสุดรับอุทธรณ์ไว้พิจารณา จำนวน 19 คดี เนื่องจากเห็นว่ามิประเด็นเกี่ยวกับอายุความในการฟ้องร้อง ดังนี้

ลำดับที่	ศาลปกครองกลาง		ศาลปกครองสูงสุด	
	คดีหมายเลขดำ	คดีหมายเลขแดง	หมายเลข - คำร้อง/คำสั่ง	จำนวนเงินที่กลุ่มพนักงาน เรียกร้องค่าเสียหาย (บาท)
1	บ.13/2566	บ.144/2566	คำร้องที่ 890/2566 คำสั่งที่ 1382/2566	5,050,981.37
2	บ.14/2566	บ.145/2566	คำร้องที่ 900/2566 คำสั่งที่ 1544/2566	4,061,404.69
3	บ. 15/2566	บ. 146/2566	คำร้องที่ 901/2566 คำสั่งที่ 1487/2566	1,816,236.58
4	บ.16/2566	บ.147/2566	คำร้องที่ 877/2566 คำสั่งที่ 1521/2566	3,614,158.64
5	บ.18/2566	บ.149/2566	คำร้องที่ 898/2566 คำสั่งที่ 1536/2566	13,390,394.90
6	บ.19/2566	บ.150/2566	คำร้องที่ 883/2566 คำสั่งที่ 1525/2566	3,891,944.36
7	บ.20/2566	บ.151/2566	คำร้องที่ 891/2566 คำสั่งที่ 1433/2566	4,855,510.00
8	บ.21/2566	บ.152/2566	คำร้องที่ 913/2566 คำสั่งที่ 1361/2566	4,758,765.36
9	บ.23/2566	บ.154/2566	คำร้องที่ 902/2566 คำสั่งที่ 1582/2566	2,216,129.42
10	บ.24/2566	บ.155/2566	คำร้องที่ 903/2566 คำสั่งที่ 1444/2566	11,513,539.41
11	บ.29/2566	บ.157/2566	คำร้องที่ 892/2566 คำสั่งที่ 1383/2566	3,595,492.61
12	บ.30/2566	บ.158/2566	คำร้องที่ 885/2566 คำสั่งที่ 1523/2566	2,935,245.82
13	บ.31/2566	บ.159/2566	คำร้องที่ 886/2566 คำสั่งที่ 1456/2566	4,186,723.30
14	บ.36/2566	บ.163/2566	คำร้องที่ 893/2566 คำสั่งที่ 1467/2566	1,389,956.43
15	บ.49/2566	บ.170/2566	คำร้องที่ 905/2566 คำสั่งที่ 1360/2566	4,231,523.45
16	บ.50/2566	บ.171/2566	คำร้องที่ 873/2566 คำสั่งที่ 1466/2566	5,525,010.16
17	บ.52/2566	บ.172/2566	คำร้องที่ 866/2566 คำสั่งที่ 1460/2566	7,939,333.47
18	บ.53/2566	บ.173/2566	คำร้องที่ 894/2566 คำสั่งที่ 1468/2566	1,634,002.61
19	บ.88/2566	บ.174/2566	คำร้องที่ 881/2566 คำสั่งที่ 1529/2566	2,783,710.00
		รวม		89,390,062.58

- (2) ศาลปกครองสูงสุดไม่รับอุทธรณ์ จำนวน 12 คดี กลุ่มพนักงานได้ยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการกำกับ กพท. ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับ กพท. ดังนี้

ลำดับที่	ศาลปกครองกลาง		จำนวนเงินที่กลุ่มพนักงานเรียกร้องค่าเสียหาย (บาท)
	คดีหมายเลขดำ	คดีหมายเลขแดง	
1	บ.17/2566	บ.148/2566	3,082,485.94
2	บ.22/2566	บ.153/2566	2,384,684.00
3	บ.25/2566	บ.156/2566	14,319,389.40
4	บ.32/2566	บ.160/2566	2,444,588.97
5	บ.34/2566	บ.161/2566	5,108,710.63
6	บ.35/2566	บ.162/2566	4,725,361.56
7	บ.37/2566	บ.164/2566	5,537,555.92
8	บ.38/2566	บ.165/2566	1,594,807.00
9	บ.39/2566	บ.166/2566	2,655,671.13
10	บ.40/2566	บ.167/2566	2,582,331.17
11	บ.46/2566	บ.169/2566	2,512,524.77
12	บ.106/2566	บ.175/2566	3,624,691.58
	รวม		50,572,802.07

ตามหมายเหตุข้อ 27.8 (1) และ (2) กลุ่มพนักงานเรียกร้องค่าเสียหายเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 139,962,864.65 บาท

หมายเหตุ 28 วันที่ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงิน

รายงานการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกรายงานการเงินโดยผู้มีอำนาจ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2567

หมายเหตุ 29 รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

รายการ	งบสุทธิ	เงินกันไว้เบิกเหลือในปี (การสำรองเงิน)	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบบุคลากร	514,681,667.42	-	-	379,706,618.67	134,975,048.75
งบดำเนินงาน	598,466,962.38	38,735,000.00	95,989,636.89	324,840,471.29	138,901,854.20
งบลงทุน	70,756,790.00	66,814,500.00	2,851,591.75	899,095.84	191,602.41
งบรายจ่ายอื่น	85,906,355.28	31,791,500.00	9,145,013.40	34,091,083.72	10,878,758.16
งบเงินสำรองจ่ายเพื่อ กรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น	50,000,000.00	-	-	-	50,000,000.00
รวม	1,319,811,775.08	137,341,000.00	107,986,242.04	739,537,269.52	334,947,263.52

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลือในปี พ.ศ. 2565

รายการ	เงินกันไว้ เบิกเหลือในปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
งบดำเนินงาน	67,547,395.21	13,275,518.17	54,271,877.04
งบลงทุน	14,528,200.00	952,635.51	13,575,564.49
งบรายจ่ายอื่น	13,400,000.00	13,400,000.00	-
รวม	95,475,595.21	27,628,153.68	67,847,441.53

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

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



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

หมายเหตุ 30 รายงานรายได้แผ่นดิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : บาท)

รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ

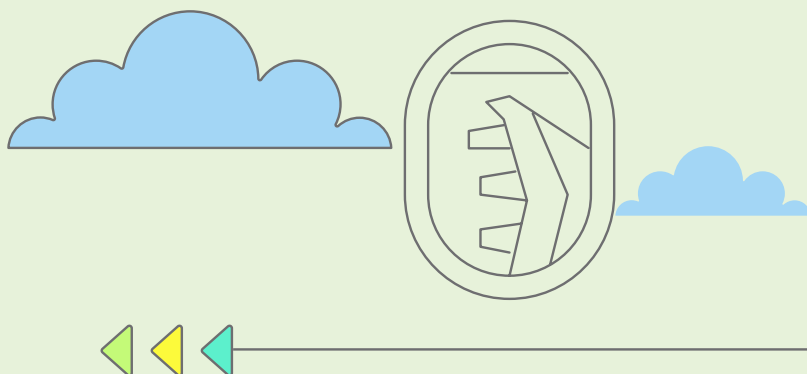
รายได้แผ่นดิน - ค่าปรับ

รายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ

รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ

	2566	2565
รายได้แผ่นดิน - ค่าปรับ	1,000,000.00	305,000.00
รายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ	1,000,000.00	305,000.00
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	1,000,000.00	305,000.00
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ	-	-



ผลสำรวจความพึงพอใจของประชาชน

และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อกรปฏิบัติงานของ กพท. และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรม ประจำปี 2566

The Results of the Survey on
People's and Entrepreneurs' Satisfaction with
CAAT's Performance and Dissemination of Information,
Knowledge, and Innovations in 2023



การสำรวจความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรม ประจำปี 2566 มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลและทราบระดับการรับรู้ภาพลักษณ์ บทบาทหน้าที่ของ กพท. ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. เพื่อนำผลการประเมินไปปรับปรุงและพัฒนาการทำงานของ กพท. และยกระดับคุณภาพของการให้บริการของ กพท. ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงาน 2 ขอบเขต ได้แก่ การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. จำนวนทั้งสิ้น 1,588 คน และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 20 หน่วยงาน

การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม มีประเด็นหลักในการสอบถาม ได้แก่ 1) การรับรู้ภารกิจ บทบาท บริการ และข้อมูลทั่วไปของ กพท. 2) การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. 3) ความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. 4) ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. 5) สิ่งที่ต้องการให้ กพท. ปรับปรุง/เพิ่มเติมบริการใหม่ ๆ และ 6) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ และสิ่งที่ชื่นชม กพท. ซึ่งได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. สรุปได้ดังในตารางที่ 1 การจัดเก็บข้อมูล มีการจัดเก็บแบบออนไลน์ โดยการส่งอีเมลลิงก์แบบสอบถามไปยังหน่วยงานผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน การประชาสัมพันธ์ผ่านเฟซบุ๊กของ กพท. และจัดเก็บแบบเผชิญหน้า (Face to Face) โดยลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเก็บข้อมูลจากประชาชนบริเวณใกล้เคียงสนามบินในภูมิภาคต่าง ๆ

The primary objective of the survey among the general public and aviation enterprises was to evaluate satisfaction with CAAT's performance and release of associated information, news, knowledge, and innovations in 2023. It was also a tool to evaluate and ascertain how service recipients and stakeholders in the aviation industry perceived CAAT's roles and responsibilities as well as their level of satisfaction with the agency's operations. The results were then used to enhance CAAT's operational processes and services. The satisfaction survey was bifurcated. Part 1 was a questionnaire survey with 1,588 respondents from the target groups, i.e. service recipients/stakeholders in the aviation industry, the general public, and CAAT executives and employees. Part 2 comprised in-depth interviews with 20 agencies representing the target groups, consisting of service recipients and stakeholders in the aviation industry.

The purpose of the questionnaire-based survey was to gather information about the following topics: 1) perception of CAAT's missions, roles, services, and general information; 2) perception of CAAT's image; 3) confidence in CAAT's services; 4) expectations, satisfaction, and dissatisfaction with CAAT's services; 5) ways in which CAAT needs to add to or improve its services; and 6) other suggestions and compliments. Details are summarized in Table 1. Some information was gathered online by sending the questionnaire link on CAAT's Facebook page to service recipients and stakeholders in the aviation industry. In the meantime, some information was gathered at CAAT's head office and areas surrounding airports in different regions by speaking with CAAT employees and the general public

ตารางที่ 1 กลุ่มตัวอย่างและประเด็นการสำรวจ
Table 1 Sample groups and survey areas

กลุ่มตัวอย่าง Sample group	ประเด็นการสำรวจ / Survey area					
	จำนวน ตัวอย่าง (คน) Number of samples (people)	การรับรู้ภารกิจ บทบาท บริการ และข้อมูลทั่วไป ของ กพท. Perception of CAAT's missions, roles, services, and general information	การรับรู้ ภาพลักษณ์ ของ กพท. Perception of CAAT's image	ความเชื่อมั่น ต่อการ ให้บริการ Confidence in CAAT's services	ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความ ไม่พึงพอใจ Expectations, satisfaction, and dissatisfaction with CAAT's services	สิ่งที่ต้องการ ให้ปรับปรุง/ สิ่งที่ชื่นชม Other suggestions and compliments
1. ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน Service recipients/stakeholders in the aviation industry	533	✓	✓	✓	✓	✓
2. ประชาชนทั่วไป General public	872	✓	✓			
3. ผู้บริหารและพนักงานของ กพท. CAAT executives and employees	183	✓	✓	✓		
รวม / Total	1,588	-	-	-	-	-

ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้ภารกิจ ทบภาพ บริการ และ ข้อมูลทั่วไปของ กพท.” พบว่า

- ประเด็นที่ 1 “ระยะเวลาที่รู้จัก กพท.” กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มส่วนใหญ่ รู้จัก กพท. เป็นระยะเวลา มากกว่า 5 ปี (กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 350 คน คิดเป็นร้อยละ 65.67, กลุ่มประชาชนทั่วไป 513 คน คิดเป็นร้อยละ 58.83 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงาน กพท. 143 คน คิดเป็นร้อยละ 78.14)
- ประเด็นที่ 2 “การรับรู้พันธกิจของ กพท.” กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับรู้พันธกิจข้อ 1 ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 408 คน คิดเป็นร้อยละ 76.55 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 พัฒนางองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 38.84 เช่นเดียวกับกลุ่มประชาชนทั่วไปและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. ซึ่งในกลุ่มประชาชนทั่วไปมีการรับรู้พันธกิจข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 474 คน คิดเป็นร้อยละ 54.36 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 20.41 และมีประชาชนที่ไม่ทราบหรือไม่รับรู้พันธกิจของ กพท. จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 12.96 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้พันธกิจข้อ 1 มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 96.72 และรับรู้พันธกิจข้อ 4 น้อยที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 67.76
- ประเด็นที่ 3 “การรู้จักบริการของ กพท.” ในด้านบริการงาน ออกใบอนุญาต พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับรู้เรื่อง งานออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ 8 ประเภท มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 320 คน คิดเป็นร้อยละ 60.04 กลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้ งานออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 33.37 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง งานออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operating License: AOL) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 84.15 ในด้านบริการงานออกใบรับรอง/หนังสือรับรอง/ใบสำคัญ พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง งานออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) มากที่สุด โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีการรับรู้จำนวน 286 คน คิดเป็นร้อยละ 53.66 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 89.62 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง งานออกใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินมากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 33.03 ในด้านการให้บริการด้านข้อมูล พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. รับรู้เรื่อง การให้บริการข้อมูลพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ มากที่สุด โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีการรับรู้จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 45.78 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 71.58 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง ข้อมูลบริการประชาชนมากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 370 คน คิดเป็นร้อยละ 42.43 ในด้านบริการอิเล็กทรอนิกส์ พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินและกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท.

Survey results on “Perception of CAAT’s missions, roles, services, and general information”

- First issue: “Duration of acquaintance with CAAT.” Most of the three sample groups – 350 service recipients/stakeholders in the aviation industry (65.67%), 531 members of the general public (58.83%), and 145 CAAT executives and employees (78.14%) – had been acquainted with CAAT for more than five years.
- Second issue: “Perception of CAAT’s missions.” Of all the service recipients and stakeholders in the aviation industry, awareness of Mission 1, to promote and enhance efficient and sustainable civil aviation operation, was highest among 408 respondents (76.55%). However, awareness of Mission 4, to continuously enhance the organization, personnel, and support systems, was lowest among 207 respondents (38.84%). Similarly, Mission 1 was well-known among 474 members (54.36%) of the general public while Mission 4 was not well-known among 178 members (20.41%) of the general public. Moreover, 113 individuals (12.96%) were unaware of or did not know about CAAT’s missions. CAAT executives and employees were the most aware of Mission 1 (177 individuals or 96.72%) but 124 individuals (67.76%) had suboptimal awareness of Mission 4.
- Third issue: “Perception of CAAT’s services.” In terms of licensing services, service recipients/stakeholders in the aviation industry (320 respondents or 60.04%) had the greatest awareness of eight different categories of personal licensing. Meanwhile, 291 members (33.37%) of the general public were aware of the process of granting licenses to establish air navigation facilities. CAAT executives and employees (154 respondents or 84.15%) had the greatest awareness of the process of issuing air operating licenses (AOL). In terms of certificate-issuing services, sample groups with the greatest awareness of the process of granting air operator certificates (AOC) were service recipients/stakeholders in the aviation industry and CAAT executives and employees. Specifically, 286 members (53.66%) of the former group and 164 members (89.62%) of the latter group. As for the general public, 288 respondents (33.03%) were aware about issuing training organization approval certificates. Regarding the provision of information services, sample groups with the greatest awareness of basic air transport information services were service recipients/stakeholders in the aviation industry (244 people or 45.78%) and CAAT executives and employees (131 people or 71.58%). The general public, had moderate awareness of public service information (370 respondents or 42.43%). In terms of electronic services, sample groups with moderate to high awareness of the EMPIC-EAP® safety and security oversight management system were service recipients/stakeholders in the aviation industry (256 people or 48.03%) and CAAT executives and

รับรู้เรื่อง ระบบ EMPIC มากที่สุด โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีการรับรู้จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 48.03 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 85.79 ส่วนกลุ่มประชาชนทั่วไปรับรู้เรื่อง ระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ (<https://www.caat.or.th/complaint/>) มากที่สุด โดยมีการรับรู้จำนวน 302 คน คิดเป็นร้อยละ 34.63 อย่างไรก็ตาม มีประชาชนจำนวน 61 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.00 ที่ตอบว่าไม่รู้จักบริการของ กพท.

- ประเด็นที่ 4 “ช่องทางการรับทราบข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมของ กพท.” พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานฯ (www.caat.or.th) เป็นหลัก โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 460 คน คิดเป็นร้อยละ 86.30 รองลงมา มีการรับรู้ผ่านเฟซบุ๊ก จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 42.03 กลุ่มประชาชนทั่วไป มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 548 คน คิดเป็นร้อยละ 62.84 รองลงมา มีการรับรู้ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำนวน 254 คน คิดเป็นร้อยละ 29.13 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานกพท. มีการรับรู้ผ่านเว็บไซต์มากที่สุด จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 95.08 รองลงมา มีการรับรู้ผ่านเฟซบุ๊ก จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 71.04 นอกจากนี้ยังพบว่า มีกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน ที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 และกลุ่มประชาชนทั่วไปที่ตอบว่าไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 2.41

ผลการสำรวจในประเด็น “การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท.”

ซึ่งมีคะแนนเต็ม 10 คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม มีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่ให้คะแนนด้านภาพลักษณ์มากที่สุด คือกลุ่มประชาชนทั่วไปมีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. มีแนวโน้มเป็นเชิงบวก ทั้งในภาพรวมและในรายด้าน โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมทุกด้านอยู่ที่ 8.58 คะแนน รองลงมาคือกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. มีแนวโน้มเป็นเชิงบวกในภาพรวม โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมทุกด้านอยู่ที่ 7.13 คะแนน ทั้งนี้ มีเพียงด้านภาพลักษณ์ของ กพท. ในองค์รวมที่มีภาพลักษณ์ในเชิงลบ มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 6.70 คะแนน สำหรับกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในเชิงลบ ทั้งในภาพรวมและในรายด้าน โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมทุกด้านอยู่ที่ 6.72 คะแนน รายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 2 ซึ่งหากเปรียบเทียบการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ระหว่างบุคลากรภายในและกลุ่มบุคคลภายนอก กพท. พบว่า กลุ่มบุคคลภายนอกมีคะแนนเฉลี่ยในภาพรวมอยู่ที่ 7.65 คะแนน ซึ่งแปลผลได้ว่ามีการรับรู้ภาพลักษณ์ในภาพรวมของ กพท. มีแนวโน้มเป็นเชิงบวก แต่หากเปรียบเทียบรายกลุ่มจะพบว่ากลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินให้คะแนนการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในทุกมิติน้อยกว่าบุคลากรภายใน ซึ่งอาจเป็นเพราะกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน เป็นผู้ที่รับบริการหรือติดต่อกับ กพท. เป็นประจำ จึงทราบถึงบทบาทหน้าที่และมีประสบการณ์ตรงจากดำเนินงานร่วมกันซึ่ง กพท. อาจยังมีการสื่อสารหรือมีการปฏิบัติที่สะท้อนให้เห็นถึงภาพลักษณ์เรื่องต่าง ๆ ได้ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร จึงอาจส่งผลให้ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินได้รับรู้ รู้สึกหรือมองเห็นถึงภาพลักษณ์ในด้านต่าง ๆ ยังไม่ชัดเจน

employees (157 people or 85.79%). With 302 respondents (34.63%), the general public was acquainted with the system for filing complaints via the website (<https://www.caat.or.th/complaint/>) but there were 61 respondents (7.00%) who were unaware of CAAT's services.

- Fourth issue: “Channels receiving information, news, knowledge and innovations of CAAT.” CAAT's official website (www.caat.or.th) was the primary source of information for all three sample groups. Most service recipients/stakeholders in the aviation industry (460 respondents, or 86.30%) obtained information via the official website. Receiving information via Facebook came next, with 224 respondents (42.03%). The general public obtained the most information through the official website (548 respondents or 62.84%). Information obtained via televised media was ranked second (254 respondents or 29.13%). As for CAAT executives and employees, 174 respondents (95.08%) received the most information via the official website. Otherwise, 130 respondents (71.04%) received information via Facebook. However, 16 service recipients/stakeholders in the aviation industry (3.00%) and 21 members of the general public (2.41%) stated that they had not received information from CAAT.

According to the survey on “Perception of CAAT's image,” which carried a total score of 10 points, of the three sample groups, opinions of CAAT's image varied. The general public gave CAAT's image the highest score, perceiving the agency positively overall and in particular areas. The average score for all areas combined was 8.58 points. The next group was CAAT executives and employees with an average score for all areas combined of 7.13 points. This indicated that in general they regarded CAAT's image favorably. As for service recipients and stakeholders in the aviation industry, their impression of CAAT's image was unfavorable overall and in particular areas. The average score for all areas combined was 6.72 points. Details are shown in **Table 2**. In addition, when comparing how internal employees and external groups viewed CAAT's image, external groups had an average score for the big picture of 7.65 points. This suggested that the public's impression of CAAT's image was relatively favorable. However, when comparing each sample group, service recipients/stakeholders in the aviation industry rated CAAT's image poorly overall compared to internal employees. Given that service receivers/stakeholders in the aviation industry were receiving services and frequently interacting with CAAT, they were fully aware of CAAT's roles and responsibilities and had direct experience from collaborating with CAAT. In this sense, CAAT may have communicated or carried out its duties in a way that did not accurately reflect certain issues. Thus, this might have led to lack of clarity in how service recipients/stakeholders in the aviation industry perceived CAAT's image in different contexts.

ตารางที่ 2 ผลการสำรวจการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง
Table 2 Survey results on the perception of CAAT's image overall, classified by sample groups

ภาพลักษณ์ Image	ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในอุตสาหกรรมการบิน Service recipients/ stakeholders in in the aviation industry		ประชาชนทั่วไป General public		ผู้บริหารและพนักงาน ของ กพท. CAAT executives and employees	
	คะแนนเฉลี่ย Average score	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average score	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average score	แปลผล Interpretation
1. ภาพลักษณ์ของ กพท. CAAT's image	6.87	เชิงลบ Negative	8.50	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	6.70	เชิงลบ Negative
2. ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี Good corporate governance	6.66	เชิงลบ Negative	8.54	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	7.06	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive
3. ด้านการบริหารจัดการ Management	6.51	เชิงลบ Negative	8.56	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	7.07	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive
4. ด้านการประชาสัมพันธ์ Public relations	6.62	เชิงลบ Negative	8.66	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	7.09	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive
5. ด้านคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงาน Integrity and transparency	6.993	เชิงลบ Negative	8.65	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	7.70	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive
รวม Total	6.72	เชิงลบ Negative	8.58	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive	7.13	แนวโน้ม เป็นเชิงบวก Likely to be positive

หมายเหตุ : 1. จำนวนผู้ตอบในแต่ละช่วงคะแนนของภาพรวมในแต่ละด้าน เป็นจำนวนผู้ตอบเฉลี่ย
 2. การแปลผล 1.00 - 6.99 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ เป็นเหมือนคำตอบ A (เชิงลบ), 7.00 – 8.99 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ มีแนวโน้มเป็นเหมือนคำตอบ B (มีแนวโน้มเป็นเชิงบวก), 9.00 – 10.00 = ภาพลักษณ์องค์กรที่เป็นอยู่ เป็นเหมือนคำตอบ B (เชิงบวก)

Notes: 1. The number for each issue is the average number of respondents.
 2. Interpretation of results: 1.00 - 6.99 = current agency's image (negative), 7.00 – 8.99 = current agency's image (likely to be positive), 9.00 – 10.00 = current agency's image (positive).

ผลการสำรวจในประเด็น “ความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มาก” โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 ซึ่งผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความเชื่อมั่นจำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท.

According to the survey on “Confidence in CAAT's services,” which carried a total score of 5 points, both service recipients/stakeholders in the aviation industry and CAAT executives and employees had “high” levels of confidence in CAAT's services, with average scores of 3.69 and 3.76, respectively. Additionally, when comparing the average scores classified by sample groups, both service recipients/stakeholders in the aviation industry and CAAT executives and employees had average scores of confidence in CAAT's services that were not significantly different at the 0.05 level.

มีคะแนนเฉลี่ยความเชื่อมั่นไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาผลการสำรวจความเชื่อมั่นรายด้าน จากทั้งหมด 5 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) ด้านการตอบสนอง (Responsiveness) หมายถึง ความสามารถในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ มีคุณภาพ ทันต่อสถานการณ์ โดยคำนึงถึงผู้ใช้บริการเป็นศูนย์กลาง และมีการพัฒนานวัตกรรมและการให้บริการที่มีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ 2) ด้านความน่าเชื่อถือ (Reliability) หมายถึง ความสามารถในการประเมินความต้องการและปัญหา/ความท้าทายที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งมีการวางแผนที่รอบคอบ และมีนโยบายการจัดการในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ 3) ด้านการเปิดเผย (Openness) หมายถึง ให้ข้อมูลแบบเปิดเผยและเข้าถึงได้ เพื่อให้ผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าใจสิ่งที่หน่วยงานกำลังดำเนินการ สามารถให้คำปรึกษา รับฟัง และตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินการ 4) ด้านความซื่อสัตย์ (Integrity) หมายถึง สนับสนุนให้หน่วยงานมีจริยธรรม หลักการ และบรรทัดฐานในการรักษาผลประโยชน์สาธารณะ ส่งเสริมผลประโยชน์ส่วนรวมเหนือผลประโยชน์ส่วนตัว และต่อต้านการทุจริต มีความรับผิดชอบในการดำเนินงานทุกขั้นตอน รวมทั้งส่งเสริมพนักงานที่มีค่านิยมและมาตรฐานการปฏิบัติที่ยึดถือและให้ความสำคัญกับผลประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ 5) ด้านความเป็นธรรม (Fairness) การให้บริการและให้ความช่วยเหลือทุกคนให้การปฏิบัติต่อภาคธุรกิจและประชาชนอย่างเป็นธรรม โดยไม่คำนึงถึงภูมิหลัง ไม่เอื้อประโยชน์ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม มีความเชื่อมั่นในทุกองค์ประกอบ ในระดับ “มาก” โดยกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีคะแนนเฉลี่ยในแต่ละองค์ประกอบเท่ากับ 3.61, 3.63, 3.63, 3.81 และ 3.76 ตามลำดับ และกลุ่มผู้บริหารและพนักงานของ กพท. มีคะแนนเฉลี่ยในแต่ละองค์ประกอบเท่ากับ 3.46, 3.61, 3.81, 4.00 และ 3.91 ตามลำดับ โดยมีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดในด้านที่ 4 และรองลงมาคือด้านที่ 5 เหมือนกันทั้ง 2 กลุ่ม

ผลการสำรวจในประเด็น “ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท.” ซึ่งมีคะแนนเต็ม 5 คะแนน มีการสำรวจทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม 2) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ 3) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ 4) ด้านการให้บริการ และ 5) ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) ซึ่งดำเนินการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน พบว่า ในภาพรวมมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังและความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังเท่ากับ 4.17 และมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 3.77 ซึ่งมีระดับความพึงพอใจต่ำกว่าระดับความคาดหวัง โดยมีช่องว่าง (Gap) -0.40 คะแนน เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจและระดับความคาดหวังในรายด้าน พบว่า คะแนนเฉลี่ยความคาดหวังด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 และคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังด้านระยะเวลาในการให้บริการ ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ ด้านการให้บริการ และด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม อยู่ในระดับ “มาก” โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.19, 4.17, 4.15

The survey results of confidence in CAAT's services were disaggregated into five areas: 1) responsiveness, or the capacity to deliver high-quality, efficient, and timely services by putting the needs of service users first and developing innovative ways to meet those needs; 2) reliability, or the capacity to anticipate needs and potential problems/challenges and meticulously prepare action plans and policies for efficient future development; 3) openness, or the capacity to make information easily transparent and accessible to enhance service users' and stakeholders' comprehension of CAAT's implementation procedures, plus the capacity to offer guidance, listen, and respond to service users' and stakeholders' concerns, as well as provide opportunities for stakeholders to participate in certain operations; 4) integrity, or the capacity to uphold the ethics, norms, and standards of CAAT to protect the public interest, prioritize public interest over personnel interest, combat corruption, be accountable for every operational process, and promote employees who uphold public interest values; and 5) fairness, or the capacity to serve the general public and business sectors in an impartial manner, regardless of their backgrounds, and without offering special assistance any one party. The findings showed that both service recipients/stakeholders in the aviation industry and CAAT executives and employees had “high” levels of confidence in each area. The average scores for service recipients and stakeholders in the aviation industry were 3.61, 3.63, 3.63, 3.81, and 3.76 in each area, respectively. Among CAAT executives and employees, the average scores for each area were 3.46, 3.61, 3.81, 4.00, and 3.91, respectively. Area 4 received the highest average scores for both sample groups, followed by Area 5.

Survey results on “Expectations, satisfaction, and dissatisfaction with CAAT's services,” had a total score of 5 points. Five areas were surveyed: 1) release of associated information, news, knowledge and innovations; 2) timing of services; 3) quality of service staff; 4) service provision; and 5) utilization of online platforms (website, email and online service channels). For service recipients/stakeholders in the aviation industry, the average expectations and satisfaction scores with CAAT's services were determined to be at a “high” level, with an average expectation score of 4.17 and an average satisfaction score of 3.77. This indicated a gap of -0.40 points between the satisfaction and expectation levels.

When levels of satisfaction and expectations in each area were taken into account, the average score of expectations for the quality of service staff was the highest, with an average score of 4.23. Likewise, the expectations about service timing, online platform utilization, service provision, and release of associated information, news, knowledge, and innovations, and service provision were all rated “high”, with average

และ 4.12 ตามลำดับ ในด้านคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจพบว่าทุกด้านมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับ “มาก” โดยด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดเท่ากับ 3.89 รองลงมาคือด้านระยะเวลาในการให้บริการ ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม และด้านการให้บริการ โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.79, 3.77, 3.74 และ 3.69 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจเปรียบเทียบกับระดับความคาดหวังในรายด้าน พบว่า ด้านการให้บริการมีช่องว่าง (Gap) มากที่สุด เท่ากับ -0.46 คะแนน รองลงมาคือด้านระยะเวลาในการให้บริการ และด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ มีช่องว่าง (Gap) เท่ากัน คือ -0.40 คะแนน ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม และด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มีช่องว่าง (Gap) เท่ากับ -0.38 คะแนน และ -0.34 คะแนน ตามลำดับ รายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 3

scores of 4.19, 4.17, 4.15, and 4.12, respectively. In terms of the average score of satisfaction with CAAT's services, every area had an average “high” score. The quality of service staff received the highest average score of 3.89, followed by service timing, utilization of online platforms, and release of associated information, news, knowledge, and innovations, with average scores of 3.79, 3.77, 3.74, and 3.69, respectively. The largest difference between the level of satisfaction and the level of expectations for each area was -0.46 points for service provision. This was followed by -0.40 points for service timing and utilization of online platforms, -0.38 points for the release of associated information, news, knowledge, and innovations, and -0.34 points for the quality of service staff. Details are as shown in Table 3.

ตารางที่ 3 คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจ และความคาดหวัง ต่อการให้บริการของ กพท. รายด้าน
Table 3 Average scores of satisfaction and expectations regarding CAAT's services for each area

ประเด็นการสำรวจ Area	ความพึงพอใจ			ความคาดหวัง			ช่องว่าง Gap (S)-(E)
	Satisfaction			Expectations			
	คะแนนเฉลี่ย Average score (S)	ร้อยละ Percentage	แปลผล Interpretation	คะแนนเฉลี่ย Average score (E)	ร้อยละ Percentage	แปลผล Interpretation	
1. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม Release of associated information, news, knowledge and innovations	3.74	74.80	มาก High	4.12	82.40	มาก High	-0.38
2. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service timing	3.79	75.80	มาก High	4.19	83.80	มาก High	-0.40
3. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Quality of service staff	3.89	77.80	มาก High	4.23	84.60	มากที่สุด Very high	-0.34
4. ด้านการให้บริการ Service provision	3.69	73.80	มาก High	4.15	83.00	มาก High	-0.46
5. ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทาง บริการออนไลน์) Utilization of online platforms (website, email and online service channels)	3.77	75.40	มาก High	4.17	83.40	มาก High	-0.40
รวม / total	3.77	75.40	มาก/High	4.17	83.40	มาก/High	-0.40

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 of results: 4.21 – 5.00 = highest, 3.41 – 4.20 = high, 2.61 – 3.40 = moderate, 1.81 – 2.60 = low, 1.00 – 1.80 = lowest.

เมื่อพิจารณาข้อคำถามในแต่ละด้าน และนำมาวิเคราะห์ค่าคู่อันดับ (Quadrant Analysis) ระหว่างความคาดหวังและความพึงพอใจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา และประเด็นที่ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

The questions about each area were considered and the quadrant analysis between expectations and satisfaction was examined. This was done to highlight areas that required improvement and ways in which CAAT performed well, or very close to the expectations of service recipients. The results are summarized hereunder:

- ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ได้แก่ ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ เรื่องการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เป็นกลาง และไม่อคติ ข้อมูลที่เผยแพร่มีความถูกต้อง รวดเร็ว น่าเชื่อถือ มีการอ้างอิงตามหลักวิชาการในระดับสากล และสามารถนำไปใช้งานได้ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา คือ เรื่องการเข้าถึงข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรมที่ได้ง่าย สะดวก และรวดเร็ว และการเผยแพร่ข้อมูลที่สามารถเข้าใจได้ง่าย
- ด้านระยะเวลาในการให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ เรื่องการให้บริการเป็นไปตามลำดับก่อนหลัง และช่วงเวลาการปิด - เปิด สถานที่ทำการ มีความเหมาะสม ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา คือ เรื่องการให้บริการมีความรวดเร็ว และเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด
- ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการพบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ เจ้าหน้าที่ที่มีความกระตือรือร้นและมีจิตบริการที่ดี ยิ้มแย้ม กิริยา วาจาสุภาพ มีการแต่งกายที่เหมาะสม ให้บริการโดยไม่เลือกปฏิบัติ และมีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา คือ ด้านความเป็นมืออาชีพของเจ้าหน้าที่ การมีความรู้ความสามารถในการตอบคำถาม แก้ปัญหา หรือให้ข้อมูลและคำแนะนำได้อย่างถูกต้องและชัดเจน
- ด้านการให้บริการ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ การประกาศหรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนการให้บริการที่ชัดเจน และการให้บริการเป็นไปตามขั้นตอนและมีประสิทธิภาพ ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา คือ กระบวนการ/ขั้นตอนการให้บริการเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน
- ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ พบประเด็นที่ กพท. ทำได้ดี ใกล้เคียงกับความคาดหวังของผู้รับบริการ คือ ขนาดและรูปแบบตัวอักษรมีความสวยงามและอ่านง่าย ความรวดเร็วและความคล่องตัวของระบบ และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในระบบออนไลน์ในประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา คือ ความรวดเร็วของการให้บริการผ่านระบบออนไลน์
- In terms of the release of associated information, news, knowledge, and innovations, CAAT had performed well in satisfying the needs of service recipients by disseminating information free from bias, with internationally recognized academic references. The information was accurate, timely, reliable, and practical. However, CAAT should accord more importance to facilitating more convenient and accessible access to information, news, knowledge, and innovations. Also, CAAT should focus on improving its presentation techniques with easy-to-understand formats.
- In terms of service timing, CAAT had performed well in meeting service receivers' expectations in the areas of queue management and opening/closing of offices. However, CAAT should place greater emphasis on improving the speed of service procedures to accord with CAAT's specified timeframes.
- In terms of service staff quality, CAAT had met or exceeded service receivers' expectations by being eager to fulfill their tasks and exhibiting a good service demeanor by smiling, acting politely, and dressing appropriately. Also, they performed well by continuing to carry out their duties in a morally upright, fair, and transparent way while abstaining from corrupt behavior. However, CAAT should enhance employees' expertise and ability in responding to inquiries, resolving issues, and providing correct information.
- In terms of service provision, CAAT had performed well in meeting service recipients' expectations by disseminating clear information regarding service procedures and providing effective services that adhere to CAAT's regulations. Nonetheless, CAAT should place greater emphasis on streamlining its processes to provide user-friendly services.
- In terms of the utilization of online platforms, CAAT had performed well in meeting service recipients' expectations by offering appealing and simple-to-read font sizes and designs on its official website, keeping the online system fast and navigable, and maintaining information security on the online system. However, CAAT should focus on further improving the speed of providing services via online platforms.

เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ปี 2566 กับ ปี 2565 จากกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน พบว่า มีความพึงพอใจเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม และด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ มีความพึงพอใจเฉลี่ยลดลง 2 ด้าน ได้แก่ ด้านระยะเวลาในการให้บริการ และด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการและความพึงพอใจด้านการให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยไม่เปลี่ยนแปลง รายละเอียดดังข้อมูลในตารางที่ 4

When comparing the survey results of satisfaction with CAAT's services between 2022 and 2023 from service recipients/stakeholders in the aviation industry, the average satisfaction scores rose in two areas: the release of information, news, knowledge, and innovations, and the utilization of online platforms. In the meantime, the quality of the service staff and the timing of services saw a decline in average satisfaction scores. Details are shown in Table 4.

**ตารางที่ 4 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจรายด้านระหว่างปี 2566 และปี 2565**

**Table 4 Results of comparing the average satisfaction scores
for each area between 2023 and 2022**

ประเด็นการสำรวจ Area	ความพึงพอใจ ปี 2566 Satisfaction in 2023		ความพึงพอใจ ปี 2565 Satisfaction in 2022		ผลต่าง Gap
	คะแนนเฉลี่ย Average score (n=533)	ร้อยละ Percentage	คะแนนเฉลี่ย Average score (n=364)	ร้อยละ Percentage	
	1. ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม Release of associated information, news, knowledge and innovations	3.74	74.80	3.43	
2. ด้านระยะเวลาในการให้บริการ Service timing	3.79	75.80	3.92	78.34	-0.13
3. ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ Quality of service staff	3.89	77.80	4.13	82.54	-0.24
4. ด้านการให้บริการ Service provision	3.69	73.80	3.69	73.88	0.00
5. ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ (เว็บไซต์ อีเมล และช่องทางบริการออนไลน์) Utilization of online platforms (website, email and online service channels)	3.77	75.40	3.60	72.08	0.17

จากการสำรวจความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. พบว่า กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับ “ปานกลาง” โดยมีคะแนนเฉลี่ยความไม่พึงพอใจด้านการให้บริการสูงที่สุดเท่ากับ 3.17 จากผู้ตอบ 306 คน รองลงมาคือ ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ มีคะแนนเฉลี่ยความไม่พึงพอใจเท่ากับ 3.16 จากผู้ตอบ 309 คน ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยความไม่พึงพอใจเท่ากับ 3.14 จากผู้ตอบ 302 คน ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม มีคะแนนเฉลี่ยความไม่พึงพอใจเท่ากับ 3.11 จากผู้ตอบ 292 คน และด้านระยะเวลาในการให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยความไม่พึงพอใจเท่ากับ 3.00 จากผู้ตอบ 323 คน ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้ตอบพบว่า ด้านระยะเวลาในการให้บริการ มีจำนวนผู้ตอบที่ไม่พึงพอใจสูงที่สุด คือ 323 คน คิดเป็นร้อยละ 60.60 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งจากการสำรวจพบประเด็นความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ความไม่พึงพอใจด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้ และนวัตกรรม พบว่า ในเว็บไซต์มีข้อมูลไม่เพียงพอต่อความต้องการ เอกสารบางอย่างไม่สามารถค้นคว้าหรือเข้าถึงได้ เช่น เอกสารด้านการรักษาความปลอดภัย ข้อกฎหมายบางอย่างที่สายการบินต้องใช้และต้องการค้นหา มีความกระจัดกระจาย

According to survey results on dissatisfaction with CAAT's services, service recipients/stakeholders in the aviation industry were dissatisfied with CAAT services at the “moderate” level. With an average score of 3.17 points from 306 respondents, service provision had the highest average level of dissatisfaction. This was followed by the utilization of online platforms (309 respondents with an average score of 3.16 points), the quality of the service staff (302 respondents with an average score of 3.14 points), the release of associated information, news, knowledge, and innovations (292 respondents with an average score of 3.11 points), and the timing of services (323 respondents with an average score of 3.00 points). When the total number of respondents was taken into consideration, service timing had the greatest proportion of dissatisfied respondents (323 individuals, or 60.60% of the total number of respondents). The survey results indicated that there were problems with CAAT's services in the following domains:

- In terms of the release of associated information, news, knowledge, and innovations, CAAT's official website lacked sufficient information. Certain documents, such as security documents, were not searchable or accessible.

ค้นหาได้ยาก การประกาศหรือให้ข้อมูลต่างๆ มีความกระชั้นชิด ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของกลุ่มผู้ประกอบการ ข้อมูลที่เปิดเผยในระบบ EMPIC กับในเว็บไซต์ไม่สัมพันธ์กัน ข้อมูลในเว็บไซต์ไม่มีการอัปเดตให้เป็นปัจจุบัน การประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารไม่ทั่วถึง และการกำหนดระเบียบการสอบ บางหัวข้อยังมีข้อขัดแย้งระหว่างช่องทางต่างๆ ควรมีการจัดการ ให้เป็นระบบ รวมทั้งกฎหมาย TCAR ที่ออกมาใหม่ ยังไม่มีความชัดเจนและเข้าใจยาก

- ความไม่พึงพอใจด้านระยะเวลาในการให้บริการ พบว่า มีการดำเนินงานที่ล่าช้า การตรวจสอบข้อมูลใช้เวลานาน และไม่มีการแจ้งสถานะการดำเนินงานให้ผู้ให้บริการทราบ บางกระบวนการไม่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่ชัดเจน รวมถึงการร้องเรียนเรื่องต่างๆ ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน และมีความเห็นว่าควรมีการเปิดสอบ e-Exam ในช่วงวันเสาร์ - อาทิตย์
- ความไม่พึงพอใจด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ พบว่า เจ้าหน้าที่ที่ยังขาดความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน มีการให้ข้อมูลหรือตอบคำถามไม่ตรงกัน มีจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ทำให้การดำเนินงานล่าช้า ไม่มีเจ้าหน้าที่รับโทรศัพท์ ทำให้การติดต่อยากลำบาก
- ความไม่พึงพอใจด้านขั้นตอนการให้บริการ พบว่า มีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ใช้เวลานาน และต้องใช้เอกสารประกอบมากเกินไป จนเกิดความจำเป็น กระบวนการทำงานภายในองค์กรไม่มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในองค์กร บางกระบวนการยังไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้ จึงต้องมายื่นเอกสารที่สำนักงาน ทำให้เกิดความไม่สะดวก
- ความไม่พึงพอใจด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์ พบว่า หน้าเว็บไซต์ กพท. เต็มไปด้วยตัวอักษรจำนวนมาก ทำให้ขาดความน่าสนใจ การใช้งานและค้นหาข้อมูลทำได้ยาก ข้อมูลบางส่วนไม่มีการอัปเดตให้เป็นปัจจุบัน ไม่มีการจัดหมวดหมู่ของข้อมูล ระบบ Flight Permit Online System (FPOS) ค้นหาข้อมูลยาก ระบบ EMPIC ไม่มีความเสถียรในการใช้งาน รูปแบบและข้อมูลที่ระบุสถานะในระบบ ทำให้ติดตามการดำเนินงานได้ยาก การขอใบอนุญาตมีความซับซ้อนและมีการชี้แจงรายละเอียดน้อยเกินไป ไม่มีตัวอย่างขั้นตอนและคำแนะนำการดำเนินการต่างๆ และการใช้งานบางระบบต้องดาวน์โหลดเอกสารมากรอก แล้วสแกนเพื่อนำเอกสารเข้าระบบอีกครั้ง ซึ่งมีความยุ่งยากในการดำเนินการ

ผลการสำรวจในประเด็น “สิ่งที่ชื่นชม กพท.” กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินมีความเห็นว่า กพท. มีการพัฒนาองค์กรอยู่เสมอ เป็นองค์กรที่ทำให้ประเทศไทยมีการบริการที่เป็นมาตรฐานในด้านอุตสาหกรรมการบิน เจ้าหน้าที่ของ กพท. ส่วนใหญ่มีความมุ่งมั่น มีมารยาทที่ดี มีทัศนคติที่ดี และมีความตั้งใจในการให้บริการ ในปัจจุบัน กพท. มีการให้บริการผ่านระบบออนไลน์มากขึ้น ทำให้สะดวกในการรับบริการ มีพัฒนาการในการเผยแพร่ข้อมูลมากขึ้น โดยมีการจัดทำ Infographic ที่ทำความเข้าใจได้ง่าย ซึ่งเห็นว่ามีพัฒนาไปในทิศทางที่ดี รวมทั้งด้านสถานที่ มีความสะอาด เรียบร้อย และมีความสะดวกในการใช้บริการ

Some regulations that airlines needed to follow or wanted to look up were dispersed and hard to find. There was a significant delay in the dissemination of certain information, which had a severe impact on the operations of aviation enterprises. There was no connection between the information released on the official CAAT website and that in the EMPIC system. Contents on CAAT's official website were out of date. Certain information was not widely disseminated. There were still conflicts among different channels over the examination rules for specific subjects. Also, Thailand's Civil Aviation Regulation (TCAR), that had been recently released, was ambiguous and challenging to comprehend.

- In terms of the timing of services, operational delays in certain operations were identified. For example, it took a long time to verify the information. Service users were not informed of the operational status. Several service procedures lacked a specified timeframe. Processing a variety of complaints was a lengthy procedure. Furthermore, it was observed that the e-Exam should be available on Saturday and Sunday.
- In terms of service staff quality, CAAT employees still lacked expertise and abilities in their duties. For certain inquiries from service users, inaccurate information was given. Certain operations were put on hold because there were insufficient CAAT staff members to perform some tasks. Additionally, there were no telephone operators, which made it challenging to get in touch with CAAT.
- In terms of service provision, procedures for some services were complicated, time-consuming, and required additional documentation. There was a lack of collaboration among affiliated departments during operations. Some service procedures could not be completed online. As a result, service users were obliged to come in person to turn in documents.
- In terms of the utilization of online platforms, CAAT's official website was filled with acronyms or abbreviations that made it challenging to understand the text or locate information. Some information was out of date and was not categorized. Information about the Flight Permit Online System (FPOS) was hard to find on the official website. It was difficult to follow actions in the EMPIC system due to its inconsistent use of formats and data that indicate the system's current status. As insufficient information was provided, the license application process was difficult. No instructions or sample procedures were provided for the different processes. Additionally, some systems were difficult to use as they required users to download and fill out documents, scan them, and upload them back into the system.

According to survey results on “Aspects of CAAT that you find admirable,” service recipients/stakeholders in the aviation industry suggested that CAAT was constantly developing

ผลการสำรวจในประเด็น “สิ่งที่ต้องการให้ กพท. ปรับปรุง/เพิ่มเติมบริการใหม่ ๆ” โดยแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม และ 2) ด้านการให้บริการ โดยผลการสำรวจพบว่า

- ด้านข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความเห็นว่ายากให้ปรับปรุงในประเด็น “การเข้าถึงข้อมูลและระบบการจัดเก็บข้อมูลที่ง่ายขึ้น” มากที่สุด โดยมีจำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 50.84 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือ ประเด็น “การเผยแพร่ข่าวสาร มาตรฐาน กฎระเบียบ และให้ความรู้กับประชาชนอย่างทั่วถึงและเข้าใจง่าย” โดยมีจำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 43.90 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และประเด็น “ข้อมูลมีความทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน” โดยมีจำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 41.28 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ตามลำดับ
- ด้านการให้บริการ กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน มีความเห็นว่าควรปรับปรุงในประเด็น “ความชัดเจนในเรื่องกฎระเบียบ ข้อบังคับการบิน ประกาศหรือข้อกำหนดใหม่ ๆ เพื่อสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องสมบูรณ์” มากที่สุด โดยมีจำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 43.71 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือ ประเด็น “ความถูกต้องแม่นยำในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับเอกสารประกอบ/เอกสารยื่นคำร้อง” โดยมีจำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 43.15 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และประเด็น “ลดขั้นตอนและรูปแบบเอกสารที่ไม่มีความจำเป็น และบูรณาการเอกสารของผู้รับบริการจากระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน” โดยมีจำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 38.27 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ตามลำดับ

นอกจากนี้ได้มีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) ในกลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 20 หน่วยงาน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงคุณภาพในด้านความต้องการ ความคาดหวัง และความพึงพอใจในการให้บริการ รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานของ กพท. ในอนาคต สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 การรับรู้ การกิจ/บทบาท บริการ และข้อมูลทั่วไปของ กพท. หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์เป็นหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับ กพท. และรู้จักกับ กพท. ตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ดังนั้นจึงรับรู้ถึงบทบาท/ภารกิจของ กพท. เกือบทั้งหมด โดยบทบาท/ภารกิจที่อาจยังไม่ทราบ หรือทราบเพียงบางส่วน ได้แก่ บทบาทด้านพัฒนาองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุน เนื่องจากเป็นการดำเนินภายในองค์กรของ กพท. ซึ่งอาจไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์หรือเผยแพร่ข้อมูลให้หน่วยงานภายนอกหรือสาธารณชนรับรู้ ช่องทางที่ผู้ให้สัมภาษณ์รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ กพท. ส่วนใหญ่รับรู้ผ่านช่องทางเว็บไซต์ ระบบการให้บริการของ กพท. เฟซบุ๊ก อีเมล สื่อโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และบุคลากรของ กพท. ที่มีการร่วมงานกัน โดยสื่อประชาสัมพันธ์บนเฟซบุ๊ก มีการสื่อสารที่เข้าใจง่าย และรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ข้อสังเกตถึงการประชาสัมพันธ์ว่า หากเป็นคนที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน อาจจะไม่ได้รับข่าวสารหรือรู้จัก กพท. ดังนั้น กพท. อาจต้องมี

its agency in order to provide standard services to Thailand's aviation industry. They also stated that most of CAAT employees exhibited dedication, politeness, positivity, and an eagerness to offer services to serve the public. Currently, CAAT offers an increasing number of services via online platforms, which makes using CAAT's services more convenient. The application of visually appealing infographics to convey information has advanced more recently. Also, CAAT's offices are kept neat and clean for service users.

Based on the issue “Things that you would like CAAT to add or improve on in its services,” the survey was divided into two areas: 1) information, news, knowledge, and innovations, and 2) providing services. The survey found that:

- In terms of information, news, knowledge, and innovations, service recipients and stakeholders in the aviation industry suggested that CAAT should put the most emphasis on improving “easier to access data and storage systems”. Of the total number of respondents, 271 respondents (50.84%) recommended this improvement. Next were “disseminating news, standards, regulations, and knowledge to the general public in a comprehensive and easy to understand manner” (with 234 respondents, or 43.90%) and “providing up-to-date information to be in accordance with the current situation” (with 220 respondents, or 41.28%).
- In terms of service provision, service recipients/stakeholders in the aviation industry recommended that CAAT should concentrate on “clarity in aviation regulations, announcements, or other new regulations to be able to implement them correctly”. Of the total number of respondents, 233 respondents (43.71%) recommended this improvement. Last but not least were “accuracy in operations regarding supporting documents and application documents” (with 230 respondents, or 43.15%) and “reducing unnecessary steps and document formats and integrating documents for service recipients from different systems” (with 204 respondents, or 38.27%).

In addition, CAAT conducted in-depth interviews with service recipients/stakeholders in the aviation industry for 20 agencies in order to obtain qualitative information on needs, expectations, satisfaction with CAAT's services, and other feedback. This will lead to the development of guidelines for enhancing CAAT's operations in the future. In-depth interviews yielded the following important results:

Section 1 Perception of CAAT's missions, roles, services, and general information. The agencies that participated in the interviews had been affiliated with or had known CAAT since its inception. As a result, they were acquainted with nearly all of CAAT's roles and missions. However, due to internal operations, information on certain roles and missions, such as those in

การประชาสัมพันธ์หน่วยงานให้บุคคลภายนอกอุตสาหกรรม รู้จักองค์กรมากขึ้น รวมถึงการสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับ ผู้ประกอบการและประชาชน

ส่วนที่ 2 การรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. จากความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์รวม กพท. มีแนวโน้มภาพลักษณ์เป็นองค์กรที่ดี โดยมีแนวโน้มที่มีภาพลักษณ์เป็นเชิงบวกในทุกด้าน ได้แก่ ภาพลักษณ์ด้านการกำกับดูแลที่ดี ภาพลักษณ์ด้านการบริหารจัดการ ภาพลักษณ์ด้านการประชาสัมพันธ์ และภาพลักษณ์ด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ทั้งนี้ เรื่องที่มีคะแนนภาพลักษณ์น้อยที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เรื่องการบริหารงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงความคุ้มค่า เรื่องการรับฟังและให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยนำมาปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงาน และการเปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีตัวอย่างประเด็น เช่น การรับฟังความเห็น ทาง กพท. ได้มีการดำเนินการอยู่เสมอพร้อมมีช่องทางในการเข้าถึง แต่ยังไม่เห็นการนำข้อความคิดเห็นนั้น ๆ ไปปรับใช้ หรือไม่ได้มีการตอบสนองกลับต่อความเห็นที่ไม่สามารถดำเนินการได้ รวมถึงการยังขาดการให้การตอบกลับหรือข้อเสนอแนะในการแก้ไขเอกสารรายงานหรือการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานไปปรับปรุงในอนาคต

ส่วนที่ 3 ความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีความเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับมากที่สุดในเรื่อง การดำเนินงานโดยยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีการบริหารจัดการและให้บริการด้วยความโปร่งใสและปลอดภัยจากการทุจริต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่เคยได้ทราบข่าวการทุจริต หรือข่าวเชิงลบด้านความไม่โปร่งใสของ กพท. ประกอบกับผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่ กพท. บนพื้นฐานของ กฎ ระเบียบ ที่ กพท. พึ่งปฏิบัติ เพื่อให้การดำเนินงานของอุตสาหกรรมการบินเป็นไปตามมาตรฐานที่ กพท. ได้กำหนดไว้ หรือเป็นตามมาตรฐานสากล จึงมีความเชื่อมั่นต่อประเด็นดังกล่าวมากที่สุด นอกจากนี้ความเชื่อมั่นในประเด็นการวางแผนเพื่อพัฒนาองค์กร การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารและรับฟังความเห็น และการให้บริการอย่างเท่าเทียม มีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับมาก โดย กพท. มีการปรับปรุงการให้บริการอยู่ตลอดเวลา มีการนำระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนการดำเนินงาน จึงมีความเชื่อมั่นในประเด็นดังกล่าวในระดับมาก

ส่วนที่ 4 ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และความไม่พึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ในระดับมาก ได้แก่

การเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม เนื่องจาก กพท. มีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร สถานการณ์ กฎหมาย ข้อบังคับ ข้อมูลทางการเงิน อัตราค่าธรรมเนียม ค่าโดยสาร ผ่านช่องทางการสื่อสารของ กพท. อยู่แล้ว ทั้งนี้ในเรื่องของข้อมูลทางการเงิน กพท. อาจพัฒนาในเข้าถึงหรือสังเกตข้อมูลดังกล่าวได้ง่ายขึ้น

เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ เต็มใจในการให้บริการ สามารถให้ข้อมูลได้ชัดเจน แต่ทั้งนี้เนื่องจาก กพท. ยังขาดแคลนบุคลากร หรือมีการปรับเปลี่ยนบุคลากรบ่อย ทำให้บุคลากรอาจยังขาดประสบการณ์ และความชำนาญในเรื่องนั้น ๆ ซึ่งส่งผลต่อการให้บริการที่ล่าช้า

organizational, personnel, and support system development, may not have been disseminated or may have been only partially disseminated. Thus, the general public and other collaborating agencies may have lacked information about these roles and missions. The respondents mostly obtained information and news from CAAT through the official website, service systems, Facebook, email, television media, newspapers, and CAAT employees with whom they were engaged. The respondents also stated that information was communicated quickly, clearly, and punctually on CAAT's Facebook page. However, the respondents pointed out that people not involved in the aviation industry may not have received news about or be aware of CAAT's existence. Therefore, CAAT should concentrate on an extensive agency publicity campaign in order to increase external groups' familiarity with the agency and to foster awareness among aviation enterprises and the general public.

Section 2 Perception of CAAT's image. Based on the feedback from respondents, CAAT's image was favorable in the following areas: good corporate governance, management, public relations, and transparency in operations. However, the top issues with the lowest scores were efficiently managing the budget, listening/placing importance on the opinions of service recipients and stakeholders for developing CAAT's operations, and disclosing financial and procurement information. In this regard, CAAT reacted by providing conduits for receiving opinions from service recipients or stakeholders. However, CAAT did not address the opinions and did not respond to the opinions that could not be implemented. Furthermore, CAAT continued to fall short in offering recommendations for revising various documents and other initiatives to help the agency move forward more proactively.

Section 3 Confidence in CAAT's services. The respondents had the highest level of confidence in CAAT's ability to perform its tasks in a morally upright, fair, and transparent way while abstaining from corrupt behavior. The respondents had not heard any rumors about corruption or unfavorable information pertaining to CAAT's services. CAAT employees also treated the respondents according to the rules and regulations that CAAT adheres to in order to guarantee that its operations comply with international aviation standards. Therefore, confidence in CAAT's services received top scoring. Similarly, there was a high level of confidence in organizational development planning, efficient service provision, information disclosure and opinion reception, and equitable service provision. In this context, CAAT has consistently enhanced its services by adopting various technologies to create more convenience for service users and reduce unnecessary operational procedures.

ขั้นตอนการให้บริการส่วนใหญ่มีขั้นตอนที่ไม่ซับซ้อน มีการชี้แจงหรือคำอธิบายในการใช้งานระบบ

การใช้บริการผ่านระบบออนไลน์ สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีคู่มือประกอบการใช้งาน แต่ระบบ EMPIC ยังไม่รองรับการอัปเดตไฟล์ขนาดใหญ่ซึ่งอาจเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ใช้บริการ และการพัฒนาระบบออนไลน์ยังไม่ครอบคลุมทุกกระบวนการ

สำหรับด้านระยะเวลาการให้บริการที่ยังมีความล่าช้า มีระยะเวลา รอคอยเอกสารนาน หรือไม่มีการประกาศข้อตกลงการให้บริการ (SLA) ที่ชัดเจน เช่น ขั้นตอนการจัดสรรเส้นทางการบิน การจัดหาอากาศยานซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาระงานของภาคธุรกิจ รวมถึงระยะเวลาการประกาศใช้กฎหมายที่ค่อนข้างกระชั้นชิดจึงทำให้มีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ความพึงพอใจในทุกด้านยังคงต่ำกว่าความคาดหวังที่ผู้ใช้สัมภาระนัดหมายไว้

นอกเหนือจากประเด็นข้างต้น ผู้ให้สัมภาระมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง หรือพัฒนาการดำเนินงานของ กพท. เรื่องการนำเทคโนโลยี AI มาใช้ในการถามตอบ เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงาน รวมถึงลดภาระงานของพนักงานการให้ความสำคัญกับอากาศยานเบาพิเศษ ทั้งในเรื่องการจัดทำมาตรฐาน เอกสาร และข้อมูลเปิดที่เกี่ยวข้อง และการจัดทำข้อกำหนดหรือข้อมาตรฐานควรมีการเผยแพร่ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมทั้งควรมีการจัดอบรมให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพิ่มการบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานภายนอก และให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินอย่างเท่าเทียมทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคธุรกิจ และผู้บริโภค

จากการสำรวจ วิเคราะห์ และสรุปผล ทริสมีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง พัฒนาการดำเนินงาน และยกระดับคุณภาพของการให้บริการของ กพท. ดังนี้

- 1) ด้านการรับรู้ภาพลักษณ์ของ กพท. ควรมีการสื่อสารให้กลุ่มผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินรับทราบถึงภาพลักษณ์ขององค์กรที่ต้องการให้เกิดขึ้น มีการเผยแพร่วัฒนธรรมขององค์กรผ่านสื่อสาธารณะต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และสื่อสารผ่านพนักงานของ กพท. เนื่องจากเป็นช่องทางที่ผู้คนรับทราบข้อมูล ข่าวสารมากที่สุด นอกจากนี้ควรมีการจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมและสอดคล้องกับค่านิยมขององค์กร เพื่อสร้างการรับรู้ให้ทั้งคนภายในและภายนอกองค์กรได้รับทราบ รวมทั้งควรอัปเดตเว็บไซต์และสื่อโซเชียลมีเดียอยู่เสมอ เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร
- 2) ด้านการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม
 - ควรมีการปรับปรุงเว็บไซต์ให้สามารถค้นหาข้อมูลต่าง ๆ ได้สะดวกและใช้งานง่าย โดยการจัดหมวดหมู่และประเภทของข้อมูลให้ชัดเจน ปรับปรุงระบบการค้นหาให้สามารถค้นหาโดยพิมพ์คำที่เกี่ยวข้องได้ และเพิ่มเติมข้อมูลในเว็บไซต์ให้มีความครบถ้วน รวมทั้งควรอัปเดตข้อมูลให้มีความเป็นปัจจุบัน ทันต่อสถานการณ์

Section 4 Expectations, satisfaction, and dissatisfaction with CAAT's services. Overall, the respondents were highly satisfied with CAAT's services. Details are given hereunder:

In terms of the release of associated information, CAAT performed well in disclosing news about situational reports, laws, regulations, financial information, fees, and fares through its various channels. To facilitate easier access to financial information, CAAT should prioritize the enhancement of layouts in this respect.

In terms of service staff quality, respondents indicated that staff members were fully dedicated to providing services and gave service users precise information. But CAAT continued to be short of staff and experienced regular staff turnover. Therefore, it was supposed that some staff members might not be skilled or experienced in some areas, which would cause a delay in service provision.

In terms of service provision, most service procedures were straightforward. Clarification or explanation on how to use certain systems was provided.

In terms of the utilization of online platforms, user manuals had been developed to make it easier for service users to access online platforms. However, large file uploads had yet to be supported by the EMPIC system, which posed difficulties for service users. Also, the development of online systems did not cover all CAAT procedures.

In terms of service timing, there were still delays in service provision. A considerable amount of time may elapse before some service users' documents are approved. There was no clear elaboration on service-level agreement (SLA), including procedures for allocating flight routes and aircraft procurement. This might affect the operations of the business sector. Additionally, the enactment of several laws had been delayed significantly. Thus, satisfaction with service timing was moderate.

In addition, the respondents offered recommendations for developing or enhancing CAAT's operations. The first recommendation was to use artificial intelligence (AI) technology in Q&A to lighten staff workloads. CAAT should focus on preparing standards, documents, and related open data regarding the use of ultralight aircraft. Aviation regulations and standards should be prepared and disseminated in both Thai and English. CAAT should accord more importance to organizing training workshops to improve work integration with external agencies. Also, CAAT should afford equal importance to stakeholders in the aviation industry, including the government, businesses, and consumers.

- ปรับปรุงการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม ให้สามารถเข้าใจได้ง่าย ชัดเจน และสื่อสารให้เข้าใจได้ตรงกัน เช่น ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การบิน หรือมาตรฐานต่าง ๆ ควรมีการเผยแพร่ทั้งฉบับภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ไม่เกิดความเข้าใจผิดในการตีความ และมีความชัดเจนในการนำไปดำเนินการ รวมทั้งการเผยแพร่ข่าวสารและการให้ความรู้แก่ประชาชน ควรมีการใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย น่าสนใจ และมีช่องทางที่หลากหลายให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลได้อย่างทั่วถึง
 - การประกาศหรือบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ควรมีการประกาศล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลาที่จะบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ศึกษาทำความเข้าใจ และมีระยะเวลาในการเตรียมความพร้อมก่อนจะนำไปปฏิบัติจริง
 - ควรมีการอัปเดตข้อมูลที่ประกาศในทุกช่องทางให้ตรงกัน และมีความเป็นปัจจุบัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสับสนในการรับข้อมูลข่าวสาร และสามารถนำข้อมูลไปใช้งานได้ถูกต้อง
 - ควรมีการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม การบินมากยิ่งขึ้น เช่น องค์ความรู้ที่ได้รับจากการประชุม กับหน่วยงานต่างประเทศหรือระดับสากล ข้อมูล ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบินอากาศยานไร้คนขับ เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน หรือข้อมูลอันจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับสายการบิน ความล่าช้าของสายการบิน หรือการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบิน
- 3) ด้านระยะเวลาในการให้บริการ
- ควรมีการกำหนดและประกาศข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement - SLA) ที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้รับบริการทราบถึงขั้นตอนการดำเนินงานและระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน
 - ควรมีระบบการติดตามสถานะการดำเนินงานที่ชัดเจน และมีช่องทางหลักให้ผู้รับบริการสามารถติดต่อสอบถามในเรื่องต่าง ๆ ได้
 - อาจมีการปรับหรือเพิ่มเติมช่วงเวลาในการให้บริการ นอกเหนือจากเวลาทำการ เช่น การเปิดสอบ e-Exam ในช่วงวันเสาร์ - อาทิตย์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รับบริการ
- 4) ด้านเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่ให้บริการ
- ควรมีการจัดฝึกอบรมและถ่ายทอดองค์ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้แก่พนักงานที่มีอายุน้อย และยังไม่ีประสบการณ์ในการทำงานด้านต่าง ๆ รวมทั้งจัดให้มีการสอนงานจากรุ่นพี่ หรือผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงาน เพื่อส่งเสริมให้พนักงานใหม่มีความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติงาน มีความเป็นมืออาชีพ สามารถตอบคำถาม แก้ปัญหา หรือให้ข้อมูลและคำแนะนำแก่ผู้รับบริการได้อย่างถูกต้องและชัดเจน

The following recommendations for advancing and developing work processes and raising the quality of CAAT's services were derived from the survey, analysis, and summary of results:

- 1) Perception of CAAT's image: To ensure that service recipients and aviation industry stakeholders know more about CAAT, CAAT should communicate with them more thoroughly. Since the general public receives most information and news about CAAT from various public media like websites, Facebook, and CAAT employees, CAAT should use them to disseminate the organization's culture. CAAT should organize activities that promote and align with the organization's principles in order to create awareness among people inside and outside of the organization. Also, CAAT should keep its website and social media updated to create a good image of the organization.
- 2) Release of information, news, facts, and innovation details:
 - CAAT should make improvements to its website, such as clearly classifying content to facilitate simple navigation and make the website user-friendly. The search engine should be improved to find information by entering keywords or phrases. Information on the website should be updated to be comprehensive and contemporary.
 - CAAT should concentrate on delivering its content in an easily digestible manner. For example, information related to aviation laws, rules, regulations, and standards should be published in both English and Thai versions. This will guarantee mutual understanding, prevent misinterpretations, and promote optimum implementation. To effectively communicate news to the general public, CAAT should employ comprehensible and captivating language. The public should have access to a variety of channels in order to receive comprehensive information.
 - For announcement or enforcement of laws and regulations, CAAT should notify those involved beforehand and establish the duration of the law's enforcement. Thus, before the enforcement takes effect, those involved can study these laws or regulations and be prepared.
 - To avoid confusion when receiving information and ensure proper usage, CAAT should update the information posted on all channels to be consistent and contemporary.
 - CAAT should release additional information that will benefit the aviation industry, such as insights from meetings with foreign or international agencies, as well as information/regulations related to unmanned aerial vehicles (UAVs), or information that will help the general public, such as details about airlines, flight delays, and flight cancellations.

- เนื่องจากบุคลากรของ กพท. มีจำนวนน้อย และมีการโยกย้ายหรือลาออกบ่อย จึงทำให้มีการปรับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ในการดำเนินงาน ในบางครั้งเจ้าหน้าที่ที่รับงานต่อหรือเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาใหม่ยังขาดความเชี่ยวชาญในการให้บริการในเรื่องนั้น ๆ ส่งผลให้การบริการเกิดความล่าช้าหรือไม่ต่อเนื่อง จึงควรมีการวางแผนทางการถ่ายทอดหรือส่งมอบงานอย่างเป็นระบบ มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานที่สามารถทำความเข้าใจได้ง่าย โดยอาจใช้สื่อดิจิทัล เช่น คลิปวิดีโอสอนงาน พอดแคสต์อธิบายวิธีการทำงานหรือให้ความรู้ที่จำเป็นในการทำงาน เพื่อให้บุคลากรสามารถเรียนรู้และทำงานได้ต่อเนื่อง แบบไร้รอยต่อ
 - ควรมีการสร้างมาตรฐานในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละฝ่าย รวมถึงมีการจัดฝึกอบรมแนวทางในการปฏิบัติงานให้แก่เจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถดำเนินงานและให้บริการไปในทิศทางเดียวกัน และทำให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน
- 5) ด้านการให้บริการ
- ควรมีการทบทวนขั้นตอนในการดำเนินงานและการให้บริการ เพื่อลดขั้นตอนและเอกสารที่ไม่จำเป็น บูรณาการเอกสารของผู้รับบริการจากระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ปรับขั้นตอนให้ง่ายและสะดวกขึ้น เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงาน รวมทั้งควรมีการพัฒนาระบบ API เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก เพื่อให้ กพท. สามารถเข้าถึงข้อมูลที่จำเป็นและเป็นโยชน์ในการดำเนินงาน ลดขั้นตอนและลดภาระให้กับผู้ขอรับบริการ
 - ควรพัฒนาระบบการให้บริการแบบออนไลน์ให้ครอบคลุมทุกบริการ เพื่อให้การดำเนินงานในทุกกระบวนการมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น
 - ระบบ Call Center ควรมีเจ้าหน้าที่ให้บริการตลอดระยะเวลาทำการ มีการให้บริการอย่างรวดเร็ว สามารถตอบได้ทุกคำถาม
 - ควรมีการนำคำถามที่ได้รับการถามบ่อยไปจัดทำ Q&A เผยแพร่บนเว็บไซต์และโซเชียลมีเดียช่องทางต่าง ๆ ของ กพท. รวมถึงการนำเทคโนโลยี AI มาใช้ในการถามตอบ เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และลดภาระงานของพนักงาน
 - การปรับปรุงกฎ ระเบียบ หรือมาตรฐานต่าง ๆ ควรมีการรับฟังความเห็นก่อนประกาศใช้ เพื่อให้ได้รับความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน พร้อมทั้งหากความเห็นใดไม่สามารถดำเนินการตามร้องขอได้ ควรมีการชี้แจงถึงเหตุผลที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ที่ร้องขอ/ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถหาแนวทางในการปรับและปฏิบัติได้ถูกต้องอย่างทันท่วงที
 - ควรมีการหาหรือเรื่องการอนุญาตให้ใช้ใบรับรอง หรือใบอนุญาตจากหน่วยงาน/มาตรฐานสากล ในการเทียบเคียงกับใบอนุญาต/มาตรฐานของ กพท. เพื่อลดภาระให้กับผู้ให้บริการในอุตสาหกรรมการบิน
- 3) Service timing:
- To ensure that service recipients are aware of the processes and timeframes in which CAAT needs to carry out its tasks, the SLA should be precisely defined and announced.
 - A mechanism for tracking operational status should be in place and a main channel should be available for service recipients to use for inquiries.
 - Service hours should be adjusted or extended, such as conducting e-Exams on Saturday and Sunday, in order to provide greater convenience for service recipients.
- 4) Quality service staff:
- CAAT should organize training workshops for employees with only a short work record and no prior experience in different fields of CAAT's work. In order to enhance their knowledge and skills in terms of responding to inquiries, resolving issues, and giving accurate information and advice to service recipients in a professional manner, CAAT should also offer mentoring from more seasoned employees.
 - Operational staff changes were attributable to the small number of CAAT employees and frequent transfers or resignations. Periodically, there were service delays or discontinuities because existing employees or newly recruited employees lacked the necessary knowledge in certain areas. CAAT should therefore have a systematic plan for transferring or delivering work and create user-friendly work manuals using digital media, such as instructional videos or podcasts that give guidance on how to complete a task to assist staff.
 - To allow employees to operate and provide services simultaneously, CAAT should standardize the tasks performed by each department and host training sessions on work guidelines. This will improve operational efficiency.
- 5) Service provision:
- To reduce pointless steps and documents, CAAT should review its operational procedures and service provisions. Thus, documents of service recipients from different systems should be integrated to reduce the time of operations. Also, an Application Programming Interface (API) system should be developed to connect data with other agencies so that CAAT can obtain necessary and useful information in operations. Thus, fewer operational steps will be required, mitigating the load on service recipients.
 - The online service system should be enhanced to cover all of CAAT's services in order to improve convenience and speed of operations.

- การปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของ กพท. ในปัจจุบัน มีหน้าที่ในการรักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล มุ่งเน้นในเรื่องของการเป็นผู้กำกับและออกกฎหมายเป็นหลัก ซึ่งควรจะต้องเพิ่มบทบาทในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดูแลผู้บริโภค และการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการ และให้การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่มีประสิทธิภาพ ทัดเทียมกับต่างประเทศ
- 6) ด้านการใช้งานผ่านระบบออนไลน์
- ควรมีการปรับปรุงเว็บไซต์ให้สามารถใช้งานได้ง่ายขึ้น โดยยึด Customer Centric เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถหาข้อมูลได้ง่าย จัดหน้าเว็บไซต์ให้มีความสวยงาม และจัดเรียงข้อมูลอย่างเป็นระบบระเบียบ
 - ปรับปรุงระบบ EMPIC และระบบ Flight Permit Online System (FPOS) ให้ใช้งานได้ง่าย และมีความเสถียรของระบบมากขึ้น รวมทั้งมีการชี้แจงหรือจัดทำคู่มือการใช้งานระบบต่าง ๆ ให้ผู้รับบริการเกิดความเข้าใจและใช้งานระบบได้อย่างถูกต้อง
 - ปรับปรุงการใช้งานระบบต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ และปรับรูปแบบของแบบฟอร์มให้กรอกง่ายและสะดวกต่อการใช้งาน เนื่องจากการใช้งานบางระบบยังคงต้องดาวน์โหลดเอกสารมากรอก และสแกนเพื่อนำเอกสารเข้าระบบอีกครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากในการดำเนินการ
 - พัฒนาระบบออนไลน์เพื่อการติดตามสถานะการดำเนินงาน นอกเหนือจากการแจ้งผ่านอีเมล เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถติดตามสถานะการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว
- The call center system should have employees available throughout business hours to promptly address any questions and deliver services.
 - Frequently asked questions ought to be prepared for Q&A sessions and posted on the CAAT's official website as well as on a number of social media platforms. CAAT should emphasize the use of AI technology in Q&A. This will reduce the workload for employees.
 - Prior to improving aviation laws, rules, or standards, CAAT should consider input from all stakeholders. If CAAT is unable to process any suggestions as requested, it should provide a clear reason. As a result, parties can figure out how to modify and respond appropriately and promptly.
 - To make life easier for service providers in the aviation industry, there should be a discussion on permitting the use of certificates or licenses from international bodies or standards that are comparable with CAAT's licenses or standards.
 - Currently, CAAT is responsible for maintaining and developing a regulatory system that is equitable and up to international standards. As such, CAAT intends to become the regulatory body for enacting aviation laws. CAAT should expand its roles in providing customer care, promoting the aviation industry, building competitiveness for aviation enterprises, and giving support in many domains in order to develop the aviation industry with efficiency so that it rivals that of other nations.
- 6) Utilization of online platforms
- CAAT should make its official website more user-friendly by adhering to the customer-centric approach so that service recipients can easily find information. CAAT should enhance its website to be more visually appealing by categorizing information in a systematic and orderly manner.
 - CAAT should improve the EMPIC system and Flight Permit Online System (FPOS) to make them more user-friendly and consistent. Also, CAAT should provide manuals or explanations on how to use its systems so that service recipients can comprehend and use such systems appropriately.
 - CAAT should enhance the use of various systems to make them fully electronic and modify the format of various forms to make them simple to fill out and convenient to use. Some systems still require downloading and scanning documents for uploading before final completion, which makes using such systems challenging for some people.
 - In addition to email notifications, CAAT should develop an online system for tracking operational status. As a result, service recipients can promptly and continuously track operational status.

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ Integrity and Transparency Assessment (ITA)



การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ

Integrity and Transparency Assessment (ITA)

วัตถุประสงค์

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

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

รายละเอียดโดยสรุป

กพท. ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 โดยได้ดำเนินการนำเข้าสู่ข้อมูลในระบบของสำนักงาน ป.ป.ช. พร้อมทั้งเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ช่องทางการตอบแบบประเมินต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) เข้าร่วมตอบแบบประเมิน รวมทั้ง ดำเนินการตอบแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) และนำข้อมูลตามแบบวัด OIT จำนวน 43 ข้อขึ้นบนเว็บไซต์ของ กพท. (www.caat.or.th) โดยในปี 2566 กพท. มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ อยู่ในระดับ “ผ่าน” สามารถเทียบเคียงได้กับผลการประเมินระดับ “A” ตามเกณฑ์การประเมินเดิม ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีเป้าหมายหลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยมีคะแนนอยู่ที่ 88.91 คะแนน

ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

เดือนมกราคม - เดือนมิถุนายน 2566

Objectives

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

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

Summary

CAAT conducted the ITA assessment in accordance with its fiscal year of 2023 time frame. Mandatory information was input to the Integrity and Transparency Assessment System (ITAS) hosted by the Office of the National Anti-Corruption Commission (NACC). Then the channels to access the system were publicized so that internal and external stakeholders could access it to provide their feedback for the IIT and EIT assessments. Concomitantly, CAAT completed the OIT assessment, which comprised 43 questions, and disseminated the OIT result via its official website, www.caat.or.th. *According to the ITA result for the year 2023, CAAT achieved a score of 88.91 and was awarded a “pass” level or classification as an A-grade organization according to the original assessment criteria. This met the anti-corruption target of the master plan under the National Strategy that aims to make government agencies transparent and free from corruption and malfeasance.*

Duration

The process was executed from January to June 2023.

รูปแบบการดำเนินงาน

การประเมิน ITA เป็นเครื่องมือที่มีการเก็บข้อมูลจาก 3 ส่วน ดังนี้

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

- ตัวชี้วัดที่ 1 การปฏิบัติหน้าที่
- ตัวชี้วัดที่ 2 การใช้งบประมาณ
- ตัวชี้วัดที่ 3 การใช้อำนาจ
- ตัวชี้วัดที่ 4 การใช้ทรัพย์สินของราชการ
- ตัวชี้วัดที่ 5 การแก้ไขปัญหาการทุจริต

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

- ตัวชี้วัดที่ 6 คุณภาพการดำเนินงาน
- ตัวชี้วัดที่ 7 ประสิทธิภาพการสื่อสาร
- ตัวชี้วัดที่ 8 การปรับปรุงระบบการทำงาน

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

- ตัวชี้วัดที่ 9 การเปิดเผยข้อมูล โดยมีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.1 ข้อมูลพื้นฐาน
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.2 การบริหารงาน
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.3 การบริหารเงินงบประมาณ
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.4 การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.5 การส่งเสริมความโปร่งใส
- ตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต มีตัวชี้วัดย่อย ได้แก่
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.1 การดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริต
 - ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.2 มาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต

โครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2566 “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 2”

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 กพท. ได้จัดงานโครงการงานรณรงค์เพื่อป้องกันการทุจริตภายในองค์กร ประจำปี 2566 หัวข้อ “CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 2” เพื่อสร้างความรู้ความตระหนักรู้เรื่องการต่อต้านการทุจริตภายในองค์กรและเพื่อปลูกจิตสำนึกสร้างวัฒนธรรมให้เจ้าหน้าที่ปฏิเสธการรับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบาย No Gift Policy นอกจากนี้โครงการฯ ดังกล่าวยังเป็นการฝึกอบรมที่มีการสอดแทรกสาระด้านจริยธรรมของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และส่งเสริมจริยธรรมตามหลักคุณธรรม 5 ประการ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู”

Work process

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

1. Section 1 Internal Integrity and Transparency Assessment (IIT)

This assessment allows CAAT personnel who have been employed for at least one year to express their opinions on the agency's integrity and transparency by assessing five indicators:

- Indicator 1 Operation
- Indicator 2 Budget allocation
- Indicator 3 Use of power
- Indicator 4 Use of government property
- Indicator 5 Resolving corruption issues

2. Section 2 External Integrity and Transparency Assessment (EIT)

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

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

3. Section 3 Open Data Integrity and Transparency Assessment (OIT)

This assessment examines the degree of information disclosure made available by CAAT on its official website based on two indicators:

- Indicator 9 Information disclosure
 - Sub-indicator 9.1 Basic information
 - Sub-indicator 9.2 Administration
 - Sub-indicator 9.3 Budget management
 - Sub-indicator 9.4 Management and development of human resources
 - Sub-indicator 9.5 Transparency promotion
- Indicator 10 Prevention of corruption
 - Sub-indicator 10.1 Implementation to prevent corruption
 - Sub-indicator 10.2 Preventative measures against corruption

Campaign to prevent corruption within the agency for the year 2023: CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 2

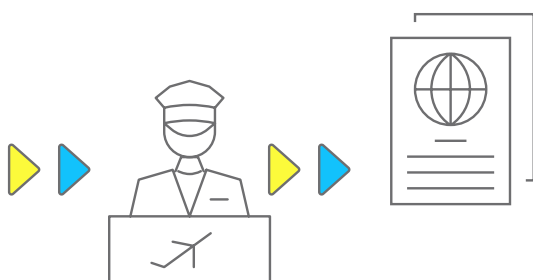
On 23 March 2023, CAAT launched a campaign to prevent corruption within the agency for the year 2023, entitled “CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 2.” This aimed to raise awareness of the anti-corruption policy within the agency and foster an organizational culture that prevents CAAT personnel from accepting gifts of any kind while performing their duties



CAAT STRONG Power Anti-Corruption ปีที่ 2 ได้รับเกียรติจากนายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย ผู้จัดการฝ่ายกำกับเศรษฐกิจการบิน เป็นประธานกล่าวเปิดงาน โดยมีว่าที่ร้อยโท ดร. เจนรบ พลเดชะ ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในภาครัฐ กองป้องกัน การทุจริตในภาครัฐ และนายรุจิภาส จรรยาศรี นักวิชาการยุติธรรมชำนาญการ สำนักงาน ป.ป.ท. ให้เกียรติมาเป็นวิทยากรบรรยายให้ความรู้ความเข้าใจ ซึ่งมีพนักงาน กพท. ให้ความสนใจเข้าร่วมทั้งสิ้นจำนวน 46 คน หลังจากจบโครงการฯ พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจเนื้อหาการบรรยายร้อยละ 87 และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติงานได้

in accordance with the No Gift Policy. Moreover, this campaign served as a vehicle for CAAT personnel to receive ethical content training at a workshop. This promoted ethics among CAAT personnel according to the five moral principles: "Sufficiency, Discipline, Integrity, Volunteerism, and Gratitude."

Mr. Anant Kanawitwachai, Manager of the Economic Regulation Department under the umbrella of CAAT, was invited to serve as the chairman of the CAAT STRONG Power Anti-Corruption Year 2 campaign and to deliver the opening statement. Also, Lieutenant Dr. Jenrob Phnoladej, Director of the Public Sector Good Governance Promotion Division from the Office of Public Sector Anti-Corruption Commission (PACC), and Mr. Rujipas Janyasri, justice expert from the NACC, were approached to share related information. As such, 46 CAAT personnel took part in this campaign. It was revealed that 87% of the participants understood the workshop's content for application in their everyday lives and work.





Award presentation function for the “Model Organization on Morality” and “CAAT Good Guy” for the year 2023

The “Model Organization on Morality” award and the “CAAT Good Guy 2023” award were presented by CAAT during an award presentation function on 11 July 2023. These awards were given to internal departments and CAAT personnel that exhibited exemplary moral behavior. In this regard, the Deputy Director General of CAAT, Mr. Sarun Benjanirat, who also served as the chairman of the working group tasked with reviewing the findings of the moral organization evaluation of CAAT, was asked to present these awards.

CAAT took part in the evaluation of moral organizations in 2023. As such, offices, departments, and institutions under the jurisdiction of CAAT conducted the evaluation in accordance with the criteria for evaluating moral organizations by completing nine indicators formulated by the Department of Religious Affairs under the Ministry of Culture. According to the findings, 22 CAAT-affiliated offices, departments, and institutions were elevated to the status of “model organizations of morality.” In order to recognize CAAT-affiliated offices, departments, institutions, and employees that exhibited exceptional morals, and to encourage them to serve as role models, CAAT organized the award presentation function. The awards were divided into the following categories:

1. As internal agencies with outstanding moral conduct that would be role models in 2023, 22 CAAT-affiliated offices, departments, and institutions were granted the “model organization of morality” award.

2. Twenty-two CAAT personnel who demonstrated exceptional morality in all five areas of the moral principles – Sufficiency, Discipline, Integrity, Volunteerism, and Gratitude – were given the “CAAT Good Guy 2023” award. CAAT-affiliated offices, departments, and institutions selected the award recipients.

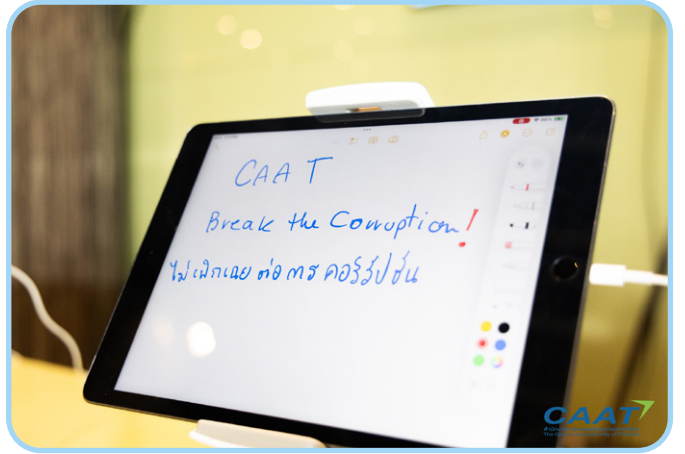
พิธีมอบรางวัล องค์การคุณธรรมต้นแบบ และ CAAT Good Guy ประจำปี 2566

เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2566 กพท. ได้จัดพิธีมอบรางวัล “องค์การคุณธรรมต้นแบบ และหน่วยงานภายในที่มีคุณธรรมจนเป็นแบบอย่างได้” และรางวัล “CAAT Good Guy 2023” โดยได้รับเกียรติจากนายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รอง ผอ. กพท. ในฐานะประธานคณะกรรมการพิจารณาพิจารณากลั่นกรองผลการประเมินองค์การคุณธรรมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้มอบรางวัลดังกล่าว

ปี 2566 กพท. เข้าร่วมการประเมินองค์การคุณธรรม โดยสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ได้ดำเนินการตามเกณฑ์การประเมินองค์การคุณธรรมของกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม ครบทั้ง 9 ตัวชี้วัด ผลปรากฏว่า สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ จำนวน 22 แห่งของ กพท. ร่วมยกระดับเป็น “องค์การคุณธรรมต้นแบบ” ทั้งหมด ดังนั้น กพท. จึงจัดพิธีมอบรางวัลประกาศยกย่องเชิดชู สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ และบุคลากรที่มีคุณธรรมโดดเด่นและสามารถเป็นแบบอย่างได้ โดยแบ่งประเภทรางวัล ดังนี้

1. รางวัล “องค์การคุณธรรมต้นแบบ และเป็นหน่วยงานภายในที่มีคุณธรรมจนเป็นแบบอย่างได้ ประจำปี 2566” จำนวน 22 สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์

2. รางวัล “CAAT Good Guy 2023” จำนวน 22 คน ซึ่งเป็นพนักงานที่มีคุณธรรมโดดเด่นในแต่ละด้าน (พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู) และได้รับการคัดเลือกจาก สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ เข้ารับรางวัล



CAAT ร่วมแสดงเจตนารมณ์ต่อต้านการทุจริตในงาน “วันต่อต้านคอร์รัปชันสากล (ประเทศไทย)”

วันศุกร์ที่ 8 ธันวาคม 2566 นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รอง ผอ. กพท. เข้าร่วมงาน วันต่อต้านคอร์รัปชันสากล (ประเทศไทย) ภายใต้แนวคิด BREAK THE CORRUPTION “ไม่ทำ ไม่ทน ไม่เฉย รวมไทยต้านโกง” ณ ฮอลล์ 4 อาคารศูนย์การประชุม อิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี เพื่อแสดงเจตนารมณ์ต่อต้านการทุจริต มีจิตสำนึกที่ถูกต้อง ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม พร้อมทำหน้าที่ตรวจสอบและเฝ้าระวังการทุจริต รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนความซื่อสัตย์สุจริตให้เกิดขึ้นในสังคมไทย

“วันต่อต้านการทุจริตสากล” หรือ “วันต่อต้านคอร์รัปชันสากล” (International Anti-Corruption Day) ถือกำเนิดขึ้นหลังจากที่ประชุมใหญ่สมัชชาสหประชาชาติ (The United Nation: UN) มีมติเห็นชอบอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านการทุจริต พ.ศ. 2546 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2546 จากนั้นประเทศภาคีสมาชิก จำนวน 191 ประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ได้เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญาระหว่างวันที่ 9 - 11 ธันวาคม 2546 ณ เมืองเมริดา ประเทศเม็กซิโก ด้วยเหตุนี้ สหประชาชาติจึงกำหนดให้ทุกวันที่ 9 ธันวาคม ของทุกปีเป็น “วันต่อต้านคอร์รัปชันสากล”

CAAT affirmed its intention to combat corruption at the “International Anti-Corruption Day (Thailand)”

On 8 December 2023, Mr. Sarun Benjanirat, Deputy Director General of CAAT, attended the International Anti-Corruption Day (Thailand) under the theme “BREAK THE CORRUPTION: Don't Do It, Don't Tolerate It, Don't Ignore It, and Unite Thailand against Corruption.” This event took place in Muang Thong Thani, Nonthaburi Province, at Hall 4 of the IMPACT Forum Convention Center Building. The primary objective was to demonstrate CAAT's intention to prevent corruption by maintaining honesty, upholding morality and ethics, identifying and preventing corrupt practices, and encouraging integrity in Thai society.

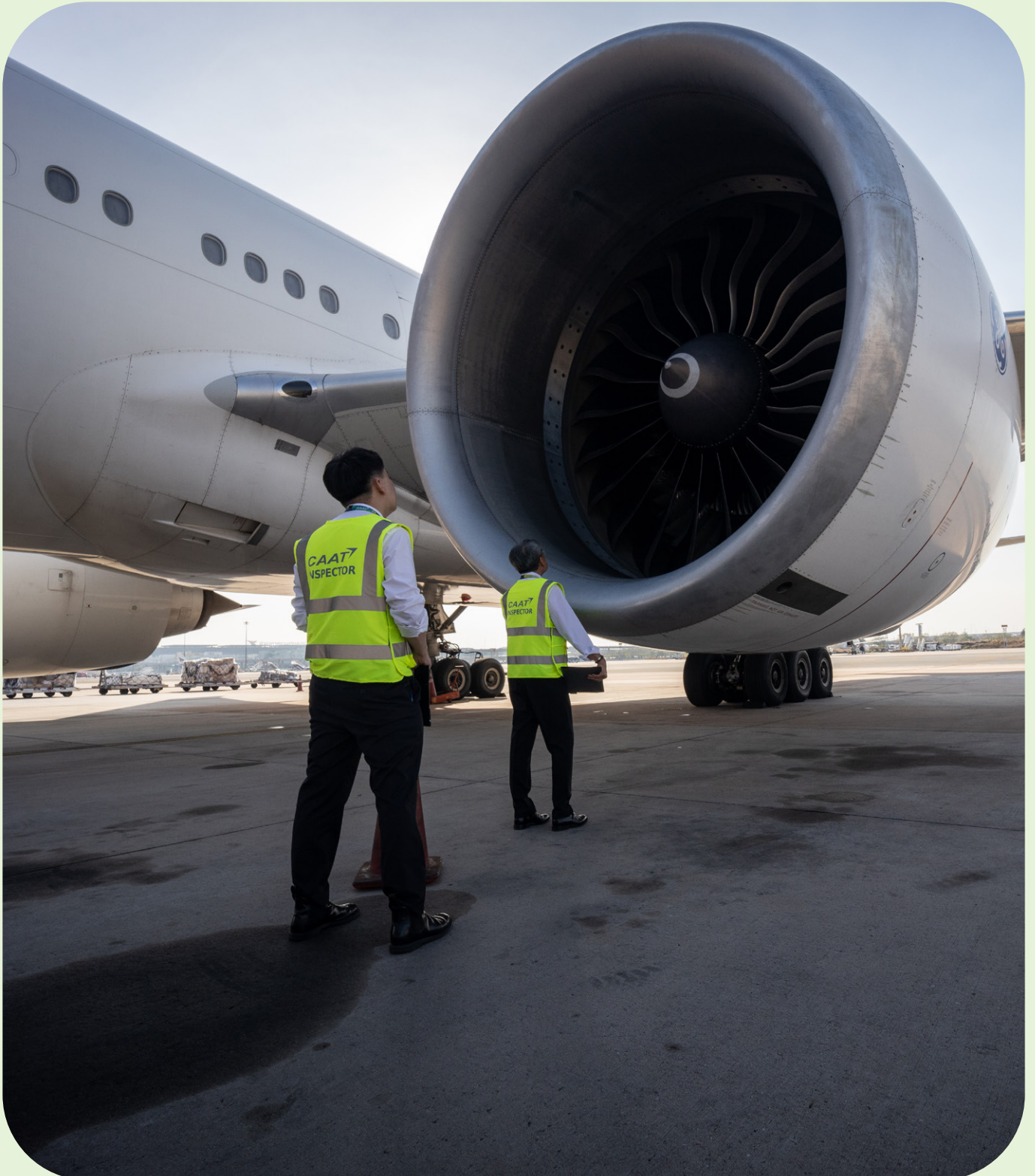
Following the United Nations General Assembly's adoption of a resolution on 31 October 2003 that endorsed the United Nations Convention against Corruption (UNCAC), “International Anti-Corruption Day” was established. Thailand was among the 191 UN members who signed the convention between 9 and 11 December 2003 in Merida, Mexico. As such, 9 December is designated by the United Nations as “International Anti-Corruption Day.”

การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

และคณะกรรมการ ประจำปี 2566

Self-assessment of the Board of Commissioners
of the Civil Aviation Authority of Thailand
and Subcommittees in 2023



การประเมินผลคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย และคณะอนุกรรมการ ประจำปี 2566

Self-assessment of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Authority of Thailand and Subcommittees in 2023

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

โดยเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2564 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบประเมินของคณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการ โดยให้ตรวจสอบและดำเนินการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหลักธรรมาภิบาลอย่างเคร่งครัด

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นในเรื่องการกำกับดูแลที่ดี (Good Corporate Governance) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและเสริมสร้างประสิทธิภาพขององค์กร และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
2. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบให้ครบถ้วนและมีประสิทธิผล
3. เพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการพิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อการปรับปรุงแก้ไข และส่งเสริมประสิทธิภาพของคณะกรรมการกำกับฯ และคณะอนุกรรมการในรูปแบบต่าง ๆ ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ดียิ่งขึ้น

รายละเอียดโดยสรุป

สำหรับการประเมินผลคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2566 ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายบุคคล และรายคณะ โดยมีเกณฑ์การประเมินผล คิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ดังนี้

To ensure compliance with the principles and guidelines of good corporate governance and fulfillment of good governance, a key practice is establishing an evaluation system for the Board of Commissioners. This endeavor contributes to a good corporate image, reliability, and acceptance from the public. Realizing the importance of this evaluation system, the Cabinet resolved, on 9 February 2016, that the Ministry of Transport should request CAAT to evaluate the performance of CAAT's Board of Commissioners on a six-monthly basis.

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

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 gauge work results and issues to boost their efficiency in different ways and better fulfill their responsibilities.

Summary

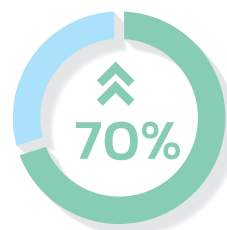
In 2023, the Board of Commissioners conducted self-assessment both individually and as a panel. The assessment results were reported as percentages with the following interpretations:



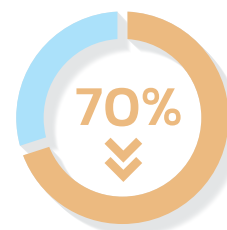
ได้คะแนนร้อยละ 90 ขึ้นไป =
ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
Scoring 90% or higher =
Very efficient performance



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



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



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

**1. การประเมินตนเองของกรรมการกำกับสำนักงาน
การbinพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายบุคคล)**

ประกอบด้วย 3 หัวข้อ คือ

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

**2. การประเมินตนเองของคณะกรรมการกำกับสำนักงาน
การbinพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายคณะ)**

ประกอบด้วย 6 หัวข้อ คือ

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

โดยสรุปผลการประเมินคณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2566
ดังนี้

**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) Constructive Board meetings; and
- 3) The roles, duties, responsibilities of the Board.

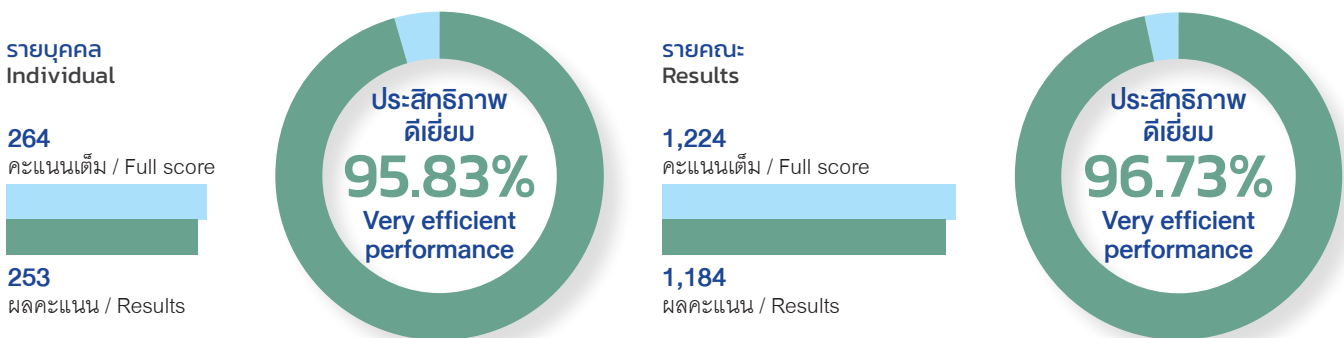
**2. The self-assessment of CAAT's Board of Commissioners
(as a panel)**

The assessment covered six issues:

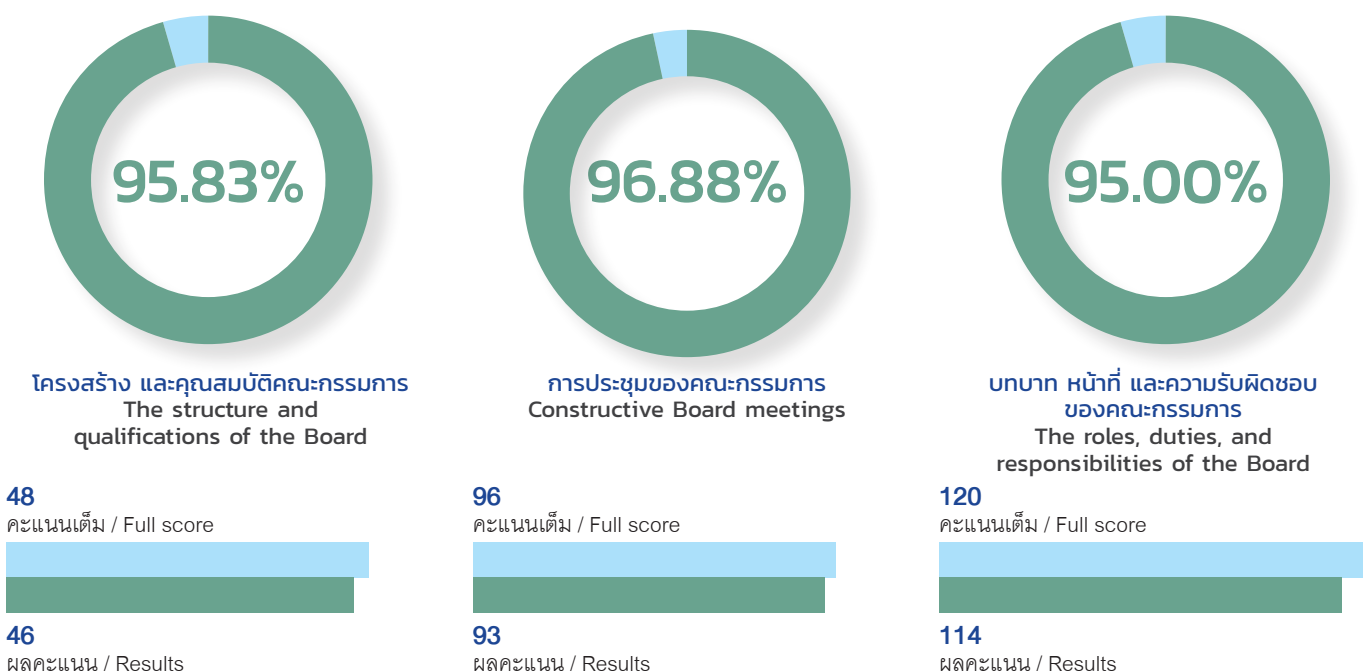
- 1) Policy, structure, and qualifications of the Board;
- 2) The roles, duties, and responsibilities of the Board;
- 3) Constructive Board meetings;
- 4) The Board's performance;
- 5) Relations with the management team; and
- 6) Self-development of the Board and the development of executives.

The 2023 assessment results are summarized below.

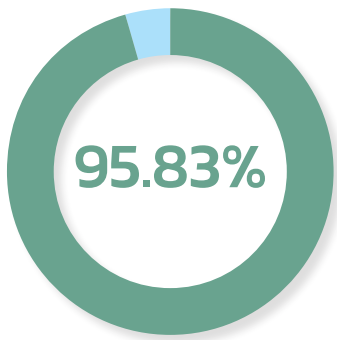
สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการกำกับฯ รายบุคคลและรายคณะ ประจำปี 2566
**The results of individual and panel self-assessment
of the Board of Commissioners for 2023**



สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายบุคคล รายหัวข้อ
**The results of individual self-assessment of the Board of Commissioners
(issue-by-issue basis)**

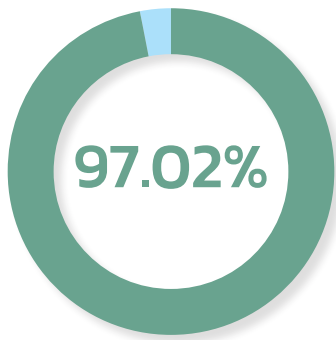


สรุปผลประเมินผลตนเองของกรรมการกำกับฯ รายคณะ รายหัวข้อ
The results of panel self-assessment of the Board of Commissioners
(issue-by-issue basis)



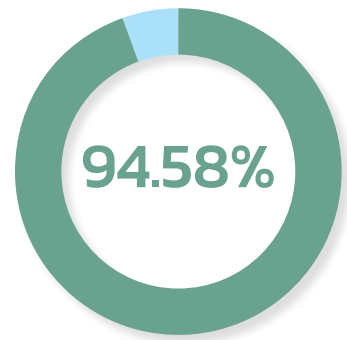
นโยบาย โครงสร้าง และคุณสมบัติคณะกรรมการ
Policy, structure, and qualifications of the Board

144 คะแนนเต็ม / Full score
138 ผลคะแนน / Results



บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
The roles, duties, and responsibilities of the Board

336 คะแนนเต็ม / Full score
326 ผลคะแนน / Results



การประชุมของคณะกรรมการ
Constructive Board meetings

240 คะแนนเต็ม / Full score
227 ผลคะแนน / Results



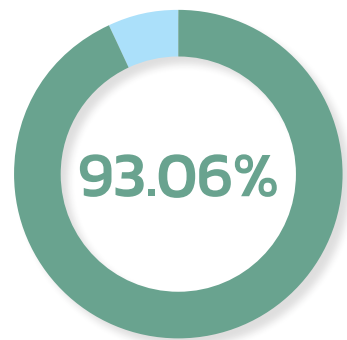
การทำหน้าที่ของกรรมการ
The Board's performance

240 คะแนนเต็ม / Full score
239 ผลคะแนน / Results



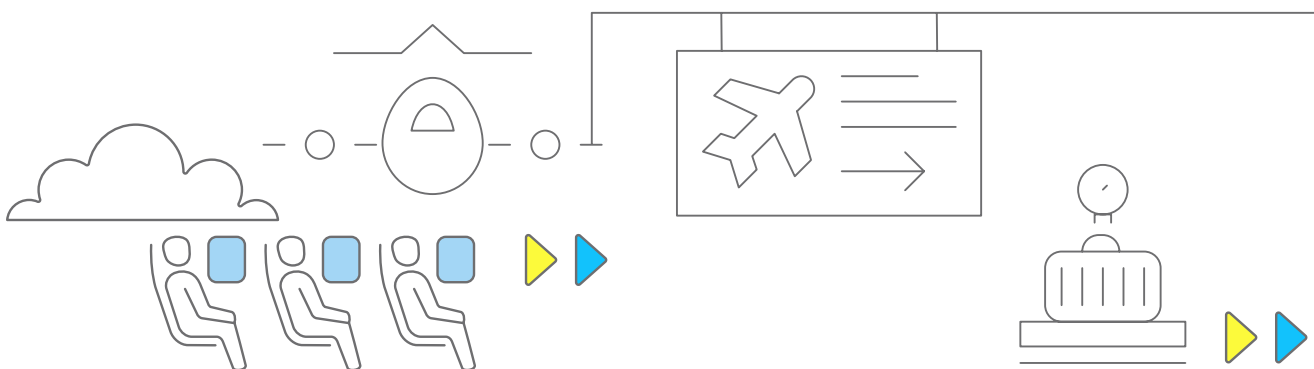
ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร
Relations with the management team

120 คะแนนเต็ม / Full score
120 ผลคะแนน / Results



การพัฒนาตนเองของกรรมการ และการพัฒนาผู้บริหาร
Self-development of the Board and the development of executives

144 คะแนนเต็ม / Full score
134 ผลคะแนน / Results

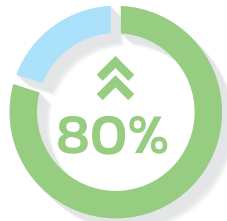


สรุปผลการประเมินของคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ กพท. ประจำปี 2566

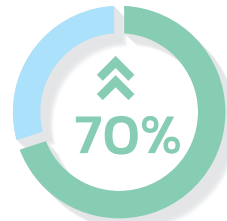
การประเมินผลของคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ ประจำปี 2566 จัดทำทุก 6 เดือน ใช้วิธีการประเมินผลแบบรายคณะ ซึ่งกำหนดขึ้นตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะอนุกรรมการโดยสม่ำเสมอ โดยมีเกณฑ์การประเมินผลคิดเป็นร้อยละจากคะแนนเต็มในแต่ละข้อทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้



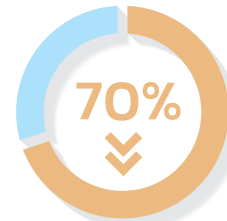
ได้คะแนนร้อยละ 90 ขึ้นไป = **ประสิทธิภาพดีเยี่ยม**
Scoring 90% or higher = **Very efficient performance**



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



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



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

การประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ แบบรายคณะ

การประเมินตนเองของคณะอนุกรรมการ แบบรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อประเมินจำนวน 3 หัวข้อ คือ

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะอนุกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของคณะอนุกรรมการมีประสิทธิภาพ
 - 2) การประชุมคณะอนุกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้เพื่อให้คณะอนุกรรมการปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - 3) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการได้ให้ความสำคัญ ใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวนและปฏิบัติตามในเรื่องต่อไปนี้เพียงพอ
- โดยมีผลการประเมินโดยสรุป ดังนี้

The assessment of subcommittees under the Board of Commissioners in 2023

The assessment of subcommittees under the Board of Commissioners in 2023 was a panel appraisal conducted on a six-monthly basis. The good governance and authorities of the subcommittees were consistently the guidelines for the inspection of their performances. The criteria were based on percentages with the following interpretations as listed below:

The panel-based self-assessment of the subcommittees

- The three issues covered by the self-assessment were:
1. The structure and qualifications of the subcommittees are appropriate for their scope of responsibility;
 2. The meetings of the subcommittees have addressed the issues that allow them to perform their duties at meetings efficiently; and
 3. The roles, duties, and responsibilities of the subcommittees focus on their missions and they have placed importance and taken enough time to consider, review, and follow up on such matters.

คณะอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The results of self-assessment of the subcommittees

รายคณะ:
Panel

208
คะแนนเต็ม / Full score



205
ผลคะแนน / Results



สรุปผลประเมินของคณะกรรมการประเมินผลงาน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รายหัวข้อ

The results of panel self-assessment of the subcommittees (issue-by-issue basis)

โครงสร้างและคุณสมบัติของ
คณะกรรมการในเรื่องดังต่อไปนี้
มีความเหมาะสม ทำให้การทำงานของ
คณะกรรมการมีประสิทธิภาพ

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



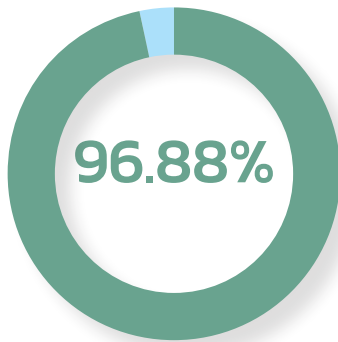
64
คะแนนเต็ม / Full score



64
ผลคะแนน / Results

การประชุมคณะกรรมการได้ดำเนินการ
ในเรื่องดังต่อไปนี้เพื่อให้คณะกรรมการ
ปฏิบัติหน้าที่ในการประชุมได้อย่าง
มีประสิทธิภาพ

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



96
คะแนนเต็ม / Full score



93
ผลคะแนน / Results

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของ
คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญ
ใช้เวลาในการพิจารณา ทบทวน และปฏิบัติตาม
ในเรื่องต่อไปนี้เพียงพอ

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



48
คะแนนเต็ม / Full score



48
ผลคะแนน / Results

รูปแบบการดำเนินงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินคณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการ ซึ่งสอดคล้องตามอำนาจหน้าที่ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยหลักเกณฑ์การประเมินดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับฯ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยการประเมินคณะกรรมการกำกับฯ จะดำเนินการประเมิน 2 รูปแบบ คือ การประเมินคณะกรรมการกำกับฯ แบบรายคณะ และแบบรายบุคคล และสำหรับการประเมินผลคณะกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการกำกับฯ จะใช้การประเมินผลคณะกรรมการ แบบรายคณะ โดยการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ในแบบการประเมิน ได้กำหนดเป็นแบบมาตรฐานเพื่อให้คณะกรรมการกำกับฯ และคณะกรรมการสามารถเปรียบเทียบผลประเมินในแต่ละหัวข้อ หรือเปรียบเทียบผลประเมินของแต่ละปีได้ ดังนี้

- 0 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง หรือไม่มีการดำเนินการในเรื่องนั้น
- 1 = ไม่เห็นด้วย หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นเล็กน้อย
- 2 = เห็นด้วย หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นพอสมควร
- 3 = เห็นด้วยค่อนข้างมาก หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้นดี
- 4 = เห็นด้วยอย่างมาก หรือมีการดำเนินการในเรื่องนั้น
อย่างดียิ่งเยี่ยม

Operating model

CAAT established criteria for evaluating the Board of Commissioners and subcommittees to comply with good corporate governance and relevant authorities. The aforementioned evaluation criteria were approved by the Board of Commissioners and the Minister of Transport. In this regard, the Board of Commissioners conducted self-assessment both individually and as a panel, while subcommittees under the Board of Commissioners conducted panel-based self-assessment. In order for the Board of Commissioners and subcommittees to compare the evaluation results for each topic of each year, various issues in the evaluation form were set as acceptable standards. Details are given hereunder:

- 0 = strongly disagree or no action taken
- 1 = disagree or minimal action taken
- 2 = somewhat agree or sufficient action taken
- 3 = agree or effective action taken
- 4 = strongly agree or excellent action taken

ภารกิจและกิจกรรมต่าง ๆ

ของ กพท. ประจำปี 2566

CAAT's Missions and Activities for 2023





กพท. และ DGAC ลงนามภาคผนวกที่ 7 (Annex VII) ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิค (MOU on Technical Cooperation) CAAT and DGCA signed Annex VII to the MOU on Technical Cooperation

วันที่ 11 พฤษภาคม 2566 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. และ Mr. Damien Cazé ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส (DGAC) ได้ลงนามภาคผนวกที่ 7 (Annex VII) ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือทางเทคนิค ระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ The Directorate General for Civil Aviation of France (DGAC) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของไทยให้เป็นที่ปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติของ ICAO และมาตรฐานสากลอื่น ๆ

On 11 May 2023, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, and Mr. Damien Cazé, Director General of the Directorate General for Civil Aviation (DGCA) of France, signed Annex VII to the MOU on technical cooperation between CAAT and the DGCA. The purpose of this agreement was to support the development and enhancement of Thailand's aviation safety standards to meet ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs), as well as other international standards.



กพท. ร่วมตรวจเยี่ยมและตรวจความพร้อมการเปิดใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ CAAT joined in inspecting readiness for the opening of the Midfield Satellite Building 1 (SAT-1) at Suvarnabhumi Airport

วันที่ 7 สิงหาคม 2566 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมพร้อมคณะตรวจเยี่ยมความพร้อมและติดตามความคืบหน้าการเปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. ได้เข้าร่วมตรวจเยี่ยมและตรวจความพร้อมในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล ควบคุม และส่งเสริมการดำเนินงานของกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานสากลก่อนเปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเดือนกันยายน 2566

On 7 August 2023, General Prayut Chan-o-cha, Thailand's Prime Minister and Minister of Defense, along with a government delegation, paid an official visit to Suvarnabhumi Airport to inspect the airport's status quo and to monitor progress related to the opening of the Midfield Satellite Building 1, or SAT-1. As head of the agency responsible for supervising, controlling, and promoting civil aviation operations in compliance with international regulations and standards, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, took part in the visit to inspect progress prior to the opening of SAT-1 in September 2023.



กพท. จับมือ ปตท. พัฒนาพื้นที่ต้นแบบเพื่อการวิจัยและพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
CAAT collaborated with PTT to develop a prototype area for research and development of unmanned aerial vehicles

วันที่ 1 กันยายน 2566 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ในการพัฒนาพื้นที่วังจันทร์วัลเลย์ ให้เป็นพื้นที่ต้นแบบที่ได้รับอนุญาตให้ทดสอบ-ทดลอง เพื่อการวิจัยและพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สำหรับการรองรับการพัฒนาธุรกิจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกับผู้สนใจ ผู้ผลิต นักลงทุน และผู้เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่คุณค่า รวมถึงสร้างการรับรู้ไปยังกลุ่มเป้าหมายทั้งในและต่างประเทศ ตามยุทธศาสตร์เชิงรุก เพื่อมุ่งเน้นการกำกับดูแลการบินพลเรือน และส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินต่อไป

On 1 September 2023, CAAT and PTT Public Company Limited signed a memorandum of understanding on collaboration in developing a plot of land in Wangchan Valley as a prototype area for unmanned aerial vehicle (UAV) research and development. This endeavor aimed to support the development of UAVs with interested parties, manufacturers, investors, and those involved in UAV businesses and to raise awareness among target groups both domestically and abroad in accordance with proactive strategies to focus on regulating civil aviation, promoting the aviation industry, as well as improving safety standards on the future use of UAVs.



เวทีเสวนา “เผยเบื้องลึกกลไกราคา บินคุ้มค่าหรือเกินจริง”
Seminar: “Explaining a Price Mechanism: Is Travel by Airplane Worthwhile or Overrated?”

วันที่ 14 กันยายน 2566 กพท. ร่วมกับสมาคมสายการบินประเทศไทย จัดงานเสวนาในหัวข้อ “เผยเบื้องลึกกลไกราคา บินคุ้มค่าหรือเกินจริง” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับกลไกราคาบัตรโดยสารเครื่องบินต่อสาธารณะ เนื่องจากปัจจุบันประเด็นเรื่องราคาค่าโดยสารเครื่องบินถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นถกเถียงทางสังคมอยู่หลายครั้ง โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้อย่างคุ้มค่าในราคาที่สมเหตุสมผล ในขณะที่สายการบินสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ บนมาตรฐานการบริการและความปลอดภัยที่กำหนด

Because the topic of air fares has been brought up frequently in recent social debates, CAAT collaborated with the Airlines Association of Thailand (AAT) to host a seminar on 14 September 2023 with the theme “Explaining a Price Mechanism: Is Travel by Airplane Worthwhile or Overrated?” The goal of the seminar was to provide participants with an accurate understanding of how airline ticket prices are determined. Additionally, it sought to identify optimum value in terms of flight prices for passengers, while allowing airlines to operate efficiently within specified service and safety standards.



กพท. ลงนามความร่วมมือ “ขนส่งตัวอย่างสารชีวภาพและเชื้อโรคทางอากาศ” CAAT signed the MOU on “Cooperation in Transport of Biological Samples and Pathogens by Air”

วันที่ 25 กันยายน 2566 นายขจรพัฒน์ มากสิน ผู้จัดการสำนักรักษาความปลอดภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ รักษาการรองผู้อำนวยการสายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงร่วม เรื่อง “ความร่วมมือในการขนส่งตัวอย่างสารชีวภาพและเชื้อโรคทางอากาศ” ระหว่างกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ 4 สายการบิน พร้อมเน้นย้ำความสำคัญของการขนส่งตัวอย่างสารชีวภาพและเชื้อโรคทางอากาศ ที่สามารถขนส่งได้รวดเร็ว ประหยัดเวลา ทำให้ตัวอย่างที่ส่งมาตรวจสอบ ทราบผลได้อย่างรวดเร็ว นำไปสู่การออกมาตรการต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมได้ทันทั้งที่ ช่วยป้องกันการแพร่ระบาดของโรค อีกทั้งยังเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการระบาดของโรคอุบัติใหม่ในอนาคต

Mr. Kajonpat Maklin, Manager of the Aviation Safety Management and Standards Assurance Office and Acting Deputy Director (Civil Aviation Safety Standards Regulation) of CAAT, signed an MOU regarding “Cooperation in Transport of Biological Samples and Pathogens by Air” with the Department of Medical Sciences and four airlines on 25 September 2023. This was done to underscore how important it is to safely transport biological samples and pathogens by air. If all airlines deliver them promptly, samples can be examined and results known quickly. This would facilitate the implementation of various measures to control and prevent the spread of disease in a timely manner as well as plan for future outbreaks of disease.



กพท. และ CAAS ประชุมความร่วมมือ ว่าด้วยการบินระหว่างสิงคโปร์ และไทย ครั้งที่ 5 The 5th Singapore-Thailand Dialogue on Aviation Cooperation by CAAT and CAAS

วันที่ 10 - 11 ตุลาคม 2566 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. พร้อมผู้แทนจาก กพท. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมความร่วมมือว่าด้วยการบินระหว่างสิงคโปร์และไทย ครั้งที่ 5 ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

In collaboration with the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) to support the implementation of the cooperation plan with ICAO, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, and representatives from CAAT hosted the 5th Singapore - Thailand Dialogue on Aviation Cooperation from 10-11 October 2023.



กพท. จัดประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 6 CAAT's 6th Inspector Attachment Programme

วันที่ 10 - 12 ตุลาคม 2566 กพท. จัดประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน ครั้งที่ 6 โดยเป็นความร่วมมือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อหารือถึงมาตรฐานการตรวจสอบ แลกเปลี่ยนข้อมูล ตลอดจนฝึกภาคปฏิบัติในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ

From 10-12 October 2023, CAAT organized the 6th Inspector Attachment Programme to encourage the exchange of aviation inspection experiences among inspectors in the ASEAN region. Among the participants were inspectors from civil aviation agencies in the ASEAN Member States of Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore, and Thailand. The primary goals were to discuss aviation inspection standards, share information, and study the safety standards of foreign air operators.



กพท. จัดสัมมนา “กลับคืนน่านฟ้า มุ่งหน้าสู่อนาคต” เปิดเวทีโชว์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน มุ่งเป้าศูนย์กลางการบินภูมิภาค CAAT's 2nd Aviation Conference: “Resume the Flight Path to the Bright Future”

วันที่ 30 ตุลาคม 2566 กพท. จัดสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ครั้งที่ 2 “กลับคืนน่านฟ้า มุ่งหน้าสู่อนาคต” เพื่อสื่อสารทิศทางและนโยบายเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต พร้อมทั้งรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วนเพื่อนำไปสู่การบูรณาการแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้ครอบคลุมทุกมิติและพร้อมที่จะก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคและระดับโลกในอนาคต

กพท. ยังคงมุ่งมั่นเดินหน้าขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือน เพื่อร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยได้มาตรฐานการบินระดับสากล และนำพาอุตสาหกรรมการบินของไทยกลับคืนสู่ น่านฟ้า พร้อมทะยานสู่อนาคตด้วยมาตรฐานสู่ความยั่งยืน

The 2nd Thai Aviation Industry Conference, “Resume the Flight Path to the Bright Future” was held on 30 October 2023. Its main objectives were to provide guidance and policies to support the future growth of the aviation industry, demonstrate trends in the aviation industry, and strive for Thailand's recognition as a regional aviation hub. Also, this conference provided a forum for stakeholders from all sectors to voice their opinions and listen to one another. As a result, guidelines for the development of Thailand's aviation industry were integrated, covering all dimensions and advancing pursuit of Thailand's future as a hub for aviation and air transport at both international and regional levels.

In this sense, CAAT remains committed to advancing civil aviation policies by adhering to international aviation standards; thus the country's economy will be boosted. As such, Thailand's aviation industry can resume business as usual (BAU) in the future while adopting the vision of standards towards sustainability.



กพท. จัดกิจกรรม Drone: Now and Future ไขว้เทคโนโลยีโดรน เติมแรงบันดาลใจให้เยาวชนในพื้นที่ จ.ระยอง

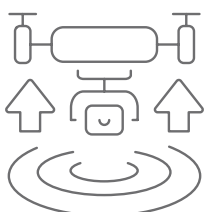
CAAT's "Drone: Now and Future" aviation camp to demonstrate drone technology and inspire young people in Rayong Province

วันศุกร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2566 นายสุทธิพงษ์ ด้งพล ผอ. กพท. เป็นประธานเปิดงาน CAAT Aviation Camp "Drone: Now and Future" เพื่อสร้างแรงบันดาลใจให้กับเยาวชนได้พัฒนาไปเป็นบุคลากรด้านการบินในอนาคต ภายในงานมีการเปิดเวทีสร้างแรงบันดาลใจให้เยาวชน โดยผู้มีประสบการณ์และมีชื่อเสียงหลากหลายท่าน นอกจากนี้ยังมีการจัดแสดงโดรนประเภทต่าง ๆ จากภาคีเครือข่าย

กพท. พร้อมเป็นส่วนหนึ่งของนวัตกรรมและเทคโนโลยีโดรนที่จะพัฒนาก้าวหน้ายิ่งขึ้นไปในอนาคต ให้ทุกคนและทุกภาคส่วนได้นำเทคโนโลยีโดรนมาใช้อย่างถูกต้อง และนำไปสู่การบูรณาการแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้ครอบคลุมทุกมิติ และส่งเสริมให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคและระดับโลกในอนาคต

On 24 November 2023, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, presided over the opening of CAAT's "Drone: Now and Future" aviation camp. This was conducted to encourage young people to pursue careers in aviation. As such, many experienced and well-known speakers were invited to give talks to young people on an open stage as a part of the activity. Additionally, a variety of drone models from network partners were on display.

CAAT is prepared to contribute to the development of drone innovations and technologies. Therefore, all parties involved can use drone technology appropriately. This will lead to the integration of guidelines for the development of all dimensions of Thailand's aviation industry and advance Thailand's future as a regional and international hub for aviation and air transport.

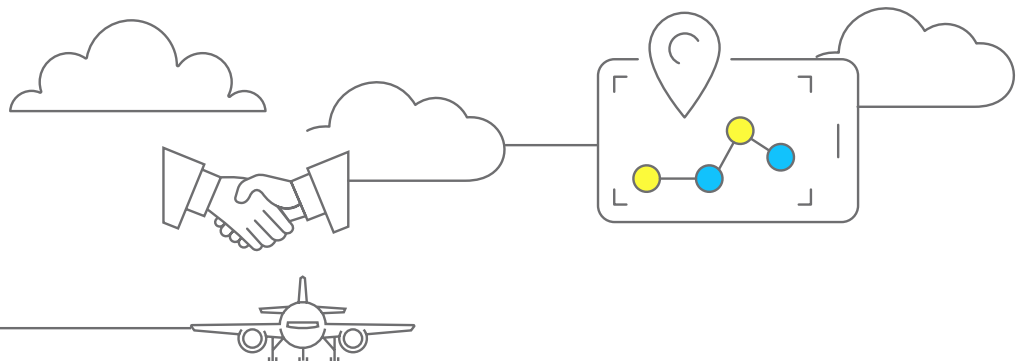




**กพท. รับโล่รางวัลยอดเยี่ยม ในงาน Prime Minister Awards:
Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2023**
**CAAT received a plaque of excellence at the Prime Minister Awards:
Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2023**

วันที่ 25 ธันวาคม 2566 นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. เข้ารับโล่รางวัล Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2023 ด้าน Cybersecurity Supporting Awards 2023 ซึ่งมอบให้กับหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินการด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของประเทศ ระดับยอดเยี่ยมจากสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ

On 25 December 2023, Mr. Suttipong Kongpool, Director General of CAAT, received a plaque of excellence at the Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2023, in the Cybersecurity Supporting category. In this regard, the National Cyber Security Agency (NCSA) bestowed the awards for agencies providing exceptional support for the country's cyber security operations.





ข้อมูลการติดต่อ

Contact

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เลขที่ 222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28

ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ : 0-2568-8800 อีเมล : info@caat.or.th

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

สำนักตรวจสอบภายใน (IAO)	0-2568-8804	iao@caat.or.th
สำนักกฎหมาย (LEG)	0-2568-8802	leg@caat.or.th
สำนักนิตยภัและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	0-2568-8812	smo@caat.or.th
ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR)	0-2568-8841	air@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS)	0-2568-8843	ops@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS)	0-2568-8851	uas@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ (ANS)	0-2568-8825	ans@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)	0-2568-8826	aga@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL)	0-2568-8832	pel@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD)	0-2568-8829	sfd@caat.or.th
ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (ERD)	0-2568-8816	erd@caat.or.th
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	0-2568-8835	apd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินทางอากาศ (AND)	0-2568-8815	and@caat.or.th
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (CSD)	0-2568-8853	csd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD)	0-2568-8849	hcd@caat.or.th
ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD)	0-2568-8808	itd@caat.or.th
ฝ่ายบัญชีและการเงิน (FAD)	0-2568-8807	fad@caat.or.th
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM)	0-2568-8800 ต่อ 2101	aim@caat.or.th
กองบริหารทุนมนุษย์ (HM)	0-2568-8849	hcd_hm@caat.or.th
กองสื่อสารองค์กร (CM)	0-2568-8803	sco_cm@caat.or.th
กองอนุญาตการบิน (FP)	0-2568-8815	and_fp@caat.or.th
ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน (AMD)	02-568-8837	amd@caat.or.th
ศูนย์บริการทางการบิน (ASC)	0-2568-8839	asc@caat.or.th
สำนักบริหารโครงการ (PMO)	0-2568-8855	pmo@caat.or.th
รับเรื่องร้องเรียนและติดตามเรื่องร้องเรียน	0-2568-8839	www.caat.or.th/complaint
ขึ้นทะเบียนโดรนและขออนุญาตทำการบินโดรน	0-2568-8851	uas_ur@caat.or.th
ออกใบอนุญาตชำระค่าบริการ	0-2568-8810 0-2568-8811	
กองคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการ	0-2568-8800 ต่อ 1308	erd_cp@caat.or.th



CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

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



www.caat.or.th/th

