



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ปัญหาสายการบินนกแอร์ยังคงมีต่อเนื่องมาจนถึงเดือนมีนาคม โดยล่าสุด สายการบินนกแอร์ได้แจ้งมายังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เรื่องการยกเลิกเที่ยวบินในตารางบินโดยเฉลี่ยประมาณ ๖๐ เที่ยวบินต่อวัน ไปจนถึงประมาณสิ้นเดือนมีนาคม เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการสรรหานักบินเพิ่ม และยกเลิกหรือยุบรวมบางเที่ยวบิน ที่อาจมีผู้โดยสารจองตั๋วน้อยเกินไป ซึ่งสายการบินนกแอร์จะต้องแจ้งผู้โดยสารล่วงหน้าและบริหารจัดการผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วไว้แล้วไม่ให้เกิดผลกระทบต่อเที่ยวบินทดแทนหรือคืนค่าตั๋วโดยสาร

สำหรับกรณีการตรวจสอบชั่วโมงบินของสายการบินนกแอร์นั้น กพท. จะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวตามที่ได้สั่งการให้สายการบินนกแอร์รายงานข้อมูลให้ กพท. ทั้งนี้ หากพบว่า ชั่วโมงการบินของนักบินสายการบินนกแอร์เกินกว่าที่กำหนด ทั้งนักบินและสายการบินนกแอร์จะได้รับโทษทางอาญาและทางปกครอง โดยสำหรับนักบิน จะมีโทษสูงสุดทางอาญา คือ ปรับ ๕๐,๐๐๐ บาท ต่อครั้ง และ โทษสูงสุดทางปกครอง คือ ยึดใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ ส่วนสำหรับสายการบินนั้น โทษสูงสุดทางอาญา คือ ปรับ ๕๐,๐๐๐ บาท และโทษทางปกครองสูงสุด คือ เพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

อย่างไรก็ตาม การยกเลิกเที่ยวบินของสายการบินนกแอร์นี้ สะท้อนให้เห็นว่าสายการบินยังไม่สามารถจัดหาจำนวนนักบินให้เพียงพอกับความต้องการ ทั้งนี้ สายการบินนกแอร์มีเครื่องบินอยู่ประมาณ ๓๐ ลำ และเครื่องบินแต่ละลำ ต้องใช้นักบินโดยประมาณไม่ต่ำกว่า ๑๐ คน ดังนั้น สายการบินนกแอร์ต้องใช้นักบิน ๓๐๐ คน แต่ปัจจุบันมีนักบินอยู่ประมาณไม่เกิน ๒๐๐ คน ดังนั้น จึงเกิดเป็นประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องพิจารณาในเรื่องความเพียงพอของนักบินพาณิชย์ของไทย

แนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ระบุว่า ปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินเข้า-ออกเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ ๒,๖๐๐ เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งส่งผลมาจากสายการบินมีการเติบโตและมีการแข่งขันกันสูงขึ้น ซึ่งอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๐-๑๓ ต่อเนื่องมา ๖ ปี ขณะที่ อัตราการเติบโตทั่วโลกเฉลี่ยที่ร้อยละ ๖.๗ และของเอเชียเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ ๘.๓ นอกจากนี้ บวท. ยังได้คาดว่าในปลายปี ๒๕๕๕ จะมีภาพรวมเที่ยวบินประมาณ ๑ ล้านเที่ยวบินต่อปี และอีก ๓-๕ ปีข้างหน้าจะมีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอีกประมาณ ๑.๕ ล้านเที่ยวบินต่อปี และอีก ๑๐ ปี คาดว่าจะเพิ่มขึ้นสูงกว่า ๒ ล้านเที่ยวบินต่อปี

แนวโน้มการขยายตัวดังกล่าวก็แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มความต้องการนักบินพาณิชย์ ในขณะที่สถานการณ์ด้านนักบินของไทยในปัจจุบันนั้น ประเทศไทยมีนักบินที่ได้รับใบอนุญาตให้ทำการบินรวมจำนวน ๖,๐๗๒ คน แบ่งเป็นนักบินที่ทำการบินในเครื่องบินพาณิชย์จำนวน ๕,๕๕๕ คน ในจำนวนนี้เป็นนักบินพาณิชย์ตรี ๓,๑๗๙ คน เป็นนักบินพาณิชย์เอก ๒,๓๗๖ คน และที่เหลือเป็นนักบินพาณิชย์เฮลิคอปเตอร์

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน คือ อุตสาหกรรมการบินของไทยกำลังประสบปัญหานักบินสมองไหลไปยังสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินในกลุ่มประเทศตะวันออกกลางในช่วง ๒-๓ ปีที่ผ่านมา เนื่องจากมีการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารเพิ่ม ดังนั้น สายการบินของไทยหลายแห่งจึงประสบปัญหาการขาดแคลนนักบิน โดยเฉพาะนักบินระดับกัปตัน ยกเว้นสายการบินไทย ซึ่งมีจำนวนนักบินระดับกัปตันเกินความต้องการ แต่จะขาดนักบินระดับนักบินผู้ช่วย

ปัญหาการขาดแคลนนักบินพาณิชย์นี้ ทำให้ต้องพิจารณาไปถึงการผลิตนักบินพาณิชย์ของประเทศ ปัจจุบัน โรงเรียนการบินของไทยสามารถผลิตนักบินได้เพียงปีละประมาณ ๒๐๐-๓๐๐ คน ในขณะที่ความต้องการนักบินสูงถึงปีละ ๔๐๐-๕๐๐ คน

ในประเด็นนี้ สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ได้เสนอแนะให้แต่ละสายการบินวางแผนการสร้างบุคลากรขึ้นเอง เพื่อรองรับและให้สอดคล้องกับความต้องการนักบินในอนาคต

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก็ได้จัดกิจกรรมแนะแนวอาชีพนักบิน "ก้าวสู่เส้นทางนักบิน...กับการบินไทย" เพื่อให้ความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับอาชีพนักบิน โดยเปิดให้ นิสิต นักศึกษา นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย รวมถึงผู้ปกครองและบุคคลทั่วไปที่สนใจในอาชีพนักบินประมาณ ๔๐๐ คน ได้เข้ารับฟังการแนะแนว เพื่อส่งเสริมและเร่งสร้างโอกาสในการหานักบินด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องของการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินนี้ นอกเหนือจากการพิจารณาในเรื่องปริมาณที่ต้องให้เพียงพอต่อความต้องการแล้ว ยังต้องพิจารณาในเรื่องของคุณภาพของบุคลากรที่ผลิตได้ด้วย โดยเฉพาะบุคลากรที่เป็นกลุ่มเฉพาะทางด้านการบิน ซึ่งจะต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ด้วยแล้ว เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อมาตรฐานและความปลอดภัยในการบิน ดังนั้น กพท. ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับเรื่องนี้

ในส่วนการเรียนการสอนระดับปริญญาตรีในหลักสูตรหรือสาขาที่เกี่ยวข้องกับการบินนั้น พบว่า ข้อมูลจาก สำนักงานรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพการศึกษา (องค์การมหาชน) (สมศ.) ระบุว่า ปัจจุบันไทยมีสถาบันอุดมศึกษาที่เปิดสอนหลักสูตรด้านการบินรวมทั้งสิ้น ๒๖ แห่ง โดยเปิดสอนในรูปแบบสถาบันการบินและคณะการบิน ๕ แห่ง ซึ่งมี ๓ แห่งที่ได้รับการประเมินคุณภาพภายนอกรอบสาม (พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๕๘) และอยู่ในระดับคุณภาพดี ได้แก่ (๑) สถาบันการบินพลเรือน (๒) มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย และ (๓) มหาวิทยาลัยรังสิต ส่วนอีก ๒ แห่ง ที่เปิดสถาบันการบินเพิ่ม และจะได้รับการประเมินคุณภาพภายนอกรอบสี่ (พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓) คือ (๑) มหาวิทยาลัยนครพนม และ (๒) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตบางพระ นอกจากนี้ ยังมีสถาบันอุดมศึกษาอีก ๒๑ แห่ง ที่มีการเปิดหลักสูตรหรือสาขาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ล้วนมีผลการประเมินของ สมศ.อยู่ในระดับ ดี-ดีมาก

ในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา มีสถาบันอุดมศึกษาที่เปิดสอนด้านการบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีจำนวนนักศึกษาที่สนใจเข้าเรียนเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ.๒๕๕๖ มีนักศึกษาประมาณกว่า ๕,๐๐๐ คน และ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มีนักศึกษามากกว่า ๙,๐๐๐ คน หรือเพิ่มขึ้นเกือบหนึ่งเท่าตัว ส่วนล่าสุดในปี พ.ศ.๒๕๕๘ นั้น มีนักศึกษามากกว่า ๑๕,๐๐๐ คน หรือเพิ่มขึ้นถึง ๓ เท่าตัวของปี ๒๕๕๖

การเปิดหลักสูตรหรือสาขาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินนี้ มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และมีนักศึกษาสนใจเข้ารับการศึกษายเป็นจำนวนมากเช่นกัน ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาถึงความต้องการแรงงานที่แท้จริงสำหรับธุรกิจการบินทั้งในเรื่องปริมาณและคุณภาพ ว่าสอดคล้องกับการผลิตบัณฑิตของสถาบันการศึกษาของไทยในปัจจุบันหรือไม่

ในส่วนของ สบพ. นั้น สามารถผลิตบุคลากรป้อนอุตสาหกรรมการบินกว่า ๑,๘๐๐ คน โดย สบพ. เป็นแห่งเดียวที่เปิดสอนแบบครบวงจร ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีการจัดการเรียนการสอนภาคพื้น ตั้งแต่ระดับฝึกอบรม อนุปริญญา ปริญญาตรี และปริญญาโท พร้อมทั้งมีการเรียนการสอนภาคอากาศในหลักสูตรนักบินส่วนบุคคล นักบินพาณิชย์ตรี ทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ รวมทั้งหลักสูตรการบินต่าง ๆ อีกหลายหลักสูตร ให้กับนักศึกษาทั้งชาวไทยและต่างประเทศ เฉพาะนักบินพาณิชย์นั้น สบพ. ผลิตได้ปีละประมาณ ๑๐๐-๑๒๐ คน นอกจากนี้ สบพ. ยังได้รับรองการเป็นสมาชิกประเภทสามัญ Full Member ในโครงการ ICAO TRAINAIR PLUS ของ ICAO อีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดนั้น ก็ได้มีสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านการบินเพิ่มขึ้นอีก ๑ แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ (มทร.กรุงเทพ) ซึ่งได้ร่วมกับบริษัท แอโร บิวคิง จำกัด ประเทศเยอรมนี ดำเนินการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานมาตรฐาน EASA PART ๖๖ (B๑ และ B๒) ซึ่งเป็นหลักสูตรภายใต้มาตรฐานขององค์กรรับรองความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) โดยได้รับการรับรองให้จัดการสอนใน ๒ สาขา คือ สาขาแมคคานิกส์ (B๑) และ สาขาอิเล็กทรอนิกส์และระบบสื่อสารภายในเครื่องบิน (B๒)

มทร.กรุงเทพ จะเปิดรับนักศึกษาเข้าเรียนในปีแรกในปี ๒๕๕๙ นี้ โดยจะเปิดรับในสาขาสาขาแมคคานิกส์ก่อน และในปี ๒๕๖๐ จึงจะเปิดรับสาขาอิเล็กทรอนิกส์และระบบสื่อสารภายในเครื่องบิน ทั้งนี้ จะเปิดรับนักศึกษาสาขาละ ๒ รุ่นต่อปี รุ่นละ ๒๕ คน โดยสาขาแมคคานิกส์ รุ่นที่ ๑ จะเริ่มเรียนในเดือนเมษายน ส่วนรุ่นที่ ๒ จะเริ่มรับสมัครในเดือนตุลาคมนี้

ข้อมูลของ มทร.กรุงเทพ ระบุว่า มทร.กรุงเทพ เป็นสถาบันการศึกษาแห่งแรกและแห่งเดียวของไทยที่เปิดหลักสูตรภายใต้มาตรฐาน EASA โดยในหลักสูตรนี้ นักศึกษาจะต้องผ่านการอบรมใน ๑๗ โมดูล ใช้เวลาเรียน ๑๘-๒๔ เดือน หรือ ๒,๔๐๐ ชั่วโมง แบ่งเป็นภาควิชาการ ๑,๒๐๐ ชั่วโมง และภาคปฏิบัติ ๑,๒๐๐ ชั่วโมง โดย ๖๐๐ ชั่วโมงแรกจะฝึกปฏิบัติใช้เครื่องมือหรือฝึกซ่อมในห้องปฏิบัติการ และอีก ๖๐๐ ชั่วโมงจะต้องไปฝึกปฏิบัติภาคสนาม ซึ่ง มทร.กรุงเทพ ได้ทำความร่วมมือกับบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด ในการรับนักศึกษาไปฝึกปฏิบัติด้วย เมื่อสำเร็จการศึกษา ผู้เรียนจะได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ สามารถนำไปประกอบอาชีพและต่อยอดเป็นใบอนุญาตของ EASA สำหรับค่าเล่าเรียนตลอดหลักสูตร ๒ ปี อยู่ที่ ๔๙๐,๐๐๐ บาท จัดการเรียนการสอนเป็นภาษาอังกฤษ

มทร.กรุงเทพ กำลังอยู่ในระหว่างการเตรียมความพร้อมในเรื่องการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ประกอบการเรียนการสอนเพิ่มเติม ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ กระทรวงศึกษาธิการได้ให้การสนับสนุนจัดงบประมาณสำหรับจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือในการเรียนการสอน ๘๐ ล้านบาทด้วย อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดที่ยังมีคือ

๑. ความพร้อมห้องปฏิบัติการและครุภัณฑ์ ตามหลักสูตร EASA ต้องมีโรงฝึกภาคปฏิบัติซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุง คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนสิงหาคมนี้ ซึ่งโรงฝึกนี้จะสามารถบรรจุเครื่องบิน NOMAD ที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทัพอากาศเพื่อประโยชน์ด้านการศึกษาซ่อมบำรุงอากาศยาน

๒. การพัฒนาผู้สอน อาจารย์ผู้สอนที่ผ่านการอบรมมาตรฐาน EASA มี ๘ คน โดยปัจจุบัน มีอาจารย์ผู้สอนของ มทร.กรุงเทพ ๑๒ คน และยังได้ร่วมกับ มทร.อีก ๘ แห่งจัดส่งอาจารย์เข้ารับการอบรมต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตั้งเป้าว่าในปี ๒๕๖๐ จะมีอาจารย์ผู้สอนทั้งสิ้น ๓๐ คน

ส่วนแผนระยะยาว ๕ ปี จะปรับเปลี่ยนอาคาร ๑ หลังเป็นโรงฝึกถาวรขนาดใหญ่ขึ้น ๓ เท่า และจะพัฒนาให้สถาบันการบินแห่ง มทร.กรุงเทพ เป็นหน่วยงานที่ออกใบรับรองมาตรฐาน EASA ได้เองด้วย

นอกจากนี้ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย คณะมนุษยศาสตร์และประยุกต์ศิลป์ สาขาวิชาการจัดการธุรกิจสายการบิน ได้จัดพิธีประดับปีก รุ่นที่ ๒ ให้แก่นักศึกษา ซึ่งก็เป็นอีกหนึ่งสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนในหลักสูตรด้านเกี่ยวกับธุรกิจการบิน

จะเห็นว่า หลักสูตรฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานมาตรฐาน EASA PART ๖๖ (B๑ และ B๒) ของ มทร.กรุงเทพ นี้ อาจกล่าวได้ว่า เป็นคู่แข่งโดยตรงของหลักสูตรนายช่างบำรุงรักษาอากาศยาน ของ สบพ. แต่จุดที่น่าสนใจ คือ การจัดหลักสูตรตามมาตรฐาน EASA PART ๖๖ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่เป็นที่ต้องการของสายการบินหลายแห่ง แม้ว่า สบพ. เองก็มีแผนที่จะจัดการฝึกอบรมเพื่อให้ได้ตามมาตรฐานของ EASA แต่ก็ล่าช้ากว่า มทร.กรุงเทพ นอกจากนี้ มทร.กรุงเทพ ยังมีงบประมาณสนับสนุนจากกระทรวงศึกษาธิการ รวมทั้งมีแผนการดำเนินงานและแผนการพัฒนาบุคลากรผู้สอนที่ชัดเจนอีกด้วย ซึ่งเป็นสิ่งที่ สบพ. ควรพิจารณาอย่างยิ่ง และควรเตรียมรับมือการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นนี้ด้วย

สำหรับการผลิตบุคลากรด้านการบินในภูมิภาครอบข้างนั้น มีข้อมูลระบุว่า แอร์บัสกำลังจะจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมนักบินและช่างซ่อมบำรุงขึ้นในกรุงเดลี เพื่อรองรับความต้องการนักบินแอร์บัสของประเทศอินเดีย โดยตามการคาดการณ์ตลาดโลกของแอร์บัส ซึ่งระบุไว้ว่า ประเทศอินเดียจะมีความต้องการเครื่องบินทั้งเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินขนส่งสินค้ามากกว่า ๑,๖๐๐ ลำในอีก ๒๐ ปีข้างหน้าหรือภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ ซึ่งจะทำให้มีความต้องการนักบินใหม่และวิศวกรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานตามมา ทั้งนี้ ศูนย์ฝึกอบรมแห่งนี้ จะเป็นของแอร์บัส กรุ๊ป อินเดีย ทั้งหมด และจะดำเนินการฝึกอบรมโดยครูผู้ฝึกสอนที่เชี่ยวชาญเฉพาะทางของแอร์บัส คาดว่า จะสามารถฝึกนักบินได้กว่า ๘,๐๐๐ คน และวิศวกรซ่อมบำรุงราว ๒,๐๐๐ คน ในระยะเวลา ๑๐ ปี ศูนย์ฝึกอบรมแห่งใหม่นี้ จะเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นไป และจะเร่งการดำเนินการฝึกอบรม เพื่อรองรับกับกำหนดการส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ ๓๒๐ นีโอ ให้ประเทศอินเดีย

สำหรับในภูมิภาคอาเซียนนั้น ล่าสุด Vietnam Aviation Academy (VAA) และ D'viation Solutions Sdn Bhd ประเทศมาเลเซีย ได้ลงนามร่วมกันในข้อตกลงความร่วมมือเพื่อพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมด้านการบินในเวียดนาม โดย VAA และ D'viation Solutions Sdn Bhd จะจัดหลักสูตรฝึกอบรมทางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในเวียดนามเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA)



ภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว VAA จะทำงานร่วมกับ D'viation Solutions ในการจัดการฝึกอบรมให้กับผู้สำเร็จการศึกษาของ VAA รวมทั้งหลักสูตรฝึกอบรมเฉพาะด้านเทคนิคที่ได้รับรองการรับรองจาก EASA ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวมีเป้าหมายรวมการฝึกอบรมวิศวกรและช่างเทคนิคทางด้านการซ่อมบำรุงตามความต้องการของสายการบินในเวียดนาม ทั้งนี้ ความร่วมมือดังกล่าวจะเปิดโอกาสให้กับนักศึกษาของ VAA ในการเข้าถึงตลาดแรงงานของภูมิภาค

เวียดนามนั้น มีการคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศเติบโตเร็วที่สุดเป็นอันดับ ๓ ของโลก โดยคาดว่าจะมีจำนวน ๖๓ ล้านคนภายในปี ค.ศ.๒๐๒๐ จากการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของเวียดนามนี้ ทำให้มีผลต่อท่าอากาศยาน การจัดการจราจรทางอากาศ โครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน และแรงงานด้านการบินที่มีความรู้เฉพาะด้าน

อย่างไรก็ตาม ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินหลายคนมีความเห็นว่าเป็นประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานนี้เป็นประเด็นใหญ่ที่สุดที่มีผลกระทบต่อ การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคอาเซียนนี้ เช่นเดียวกับ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ที่ได้ประมาณการว่า ในช่วง ๒๐ ปีข้างหน้านี้ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีผู้โดยสารเดินทางเข้าออกไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ ล้านคนในแต่ละปี แต่ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องคือ การพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน

โครงสร้างพื้นฐานที่ดีต้องช่วยให้สายการบินสามารถปฏิบัติการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย ซึ่งจำเป็นอย่างมากสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ ที่จะต้องลดขั้นตอนของเที่ยวบินขาเข้าและขาออก เพื่อลดต้นทุน แต่จากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งทำให้เกิดความต้องการเดินทางทางอากาศมากขึ้น ก็มีผลให้โครงสร้างพื้นฐานยังไม่พร้อมรองรับปริมาณความต้องการดังกล่าวเช่นกัน

ดังนั้น ผู้ให้บริการท่าอากาศยานจะต้องพิจารณาการขยายตัวของปริมาณการผลิตและความสามารถในการให้บริการเพื่อให้ทันเวลา นอกจากนี้ ต้องให้ความสำคัญกับการศึกษาความต้องการในอนาคตของตลาดที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว และควรมีการพัฒนาท่าอากาศยานรองรับ ควบคู่ไปกับท่าอากาศยานหลักด้วย

ในด้านท่าอากาศยานนี้ ล่าสุด อาคารผู้โดยสารอาคาร ๒ ของท่าอากาศยานดอนเมือง ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ ๘ มีนาคมที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓๐ ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ ทอท. ยังมีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะ ๓ ซึ่งจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานดอนเมืองได้เป็น ๔๐ ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ก็มีโครงการที่จะปรับปรุงสนามบินสมุยด้วยเช่นกัน

เช่นเดียวกับประเทศเมียนมาร์ ซึ่งได้มีการเปิดให้บริการของอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานย่างกุ้ง เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม นี้ เพื่อลดความแออัดของผู้โดยสาร โดยจะสามารถรองรับผู้ใช้บริการปีละประมาณ ๖ ล้านคน มากกว่าอาคารหลังเก่าซึ่งรองรับได้ ๒.๗ ล้านคนต่อปี ซึ่งอาคารหลังเก่านี้จะใช้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งนี้ กระทรวงการโรงแรมและท่องเที่ยวของเมียนมาร์ระบุว่า จำนวนผู้โดยสารขาเข้าของเมียนมาร์จะมีจำนวนถึง ๗.๔๙ ล้านคน ภายในปี ค.ศ.๒๐๒๐

ในขณะที่ สปป.ลาว มีแผนที่จะปรับปรุงการให้บริการจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO โดยรัฐบาล สปป.ลาว จะจัดการฝึกอบรมพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ปรับปรุงเครื่องช่วยเดินอากาศ และอุปกรณ์ด้านอุตุนิยมวิทยาด้านการบิน รวมทั้งจะทบทวนกฎระเบียบและคู่มือด้านการปฏิบัติการ นอกจากนี้ รัฐบาล สปป.ลาว จะทำงานร่วมกับประเทศกัมพูชา เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม อย่างใกล้ชิด เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินอากาศในอนุภูมิภาคุ่มแม่โขง

ระบบการควบคุมการจราจรทางอากาศและเครื่องช่วยเดินอากาศของ สปป.ลาว เป็นสิ่งที่ต้องปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น เพื่อพัฒนาระบบความปลอดภัยในการเดินอากาศของประเทศ หลังจากอุบัติเหตุเครื่องบินของสายการบินลาวแอร์ไลน์ประสบอุบัติเหตุตกที่เมืองปากเซ เมื่อเดือนตุลาคม ๒๐๑๓

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานแล้ว ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญประกอบด้วย คือ การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Airport Security) ซึ่งล่าสุด ICAO และ Airport Council International (ACI) ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกัน (MOU) เพื่อยกระดับการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

ตาม MOU ฉบับนี้ ICAO และ ACI จะทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ ACI's Airport Excellence (APEX) in Security programme ของ ACI ซึ่งครอบคลุมถึงการทบทวนการรักษาความปลอดภัย การให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค การจัดหลักสูตรฝึกอบรมสำหรับบุคลากรท่าอากาศยาน และการยกระดับความร่วมมือในระดับภูมิภาค

The APEX in Security programme นี้ ได้รับการออกแบบให้ช่วยสนามบินทราบถึงจุดอ่อนผ่านกระบวนการ peer review ซึ่งจะให้คำแนะนำสำหรับการแนวทางการปฏิบัติที่ดี พร้อมทั้งการปรับปรุง เป้าหมายสูงสุดของโครงการนี้คือ ส่งเสริมการปฏิบัติการของท่าอากาศยานทั่วโลก

เรื่องการรักษาความปลอดภัยจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นอุตสาหกรรมการบินของไทยจึงควรต้องดำเนินการในเรื่องนี้เป็นพิเศษ

สำหรับในด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ได้รับการต่ออายุใบรับรองแหล่งซ่อมอากาศยาน (FAA Repair Station Certificate) และได้รับอนุมัติเพิ่มขีดความสามารถการซ่อมบำรุงอากาศยาน จากสำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA)

เมื่อต้นเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ ทีมผู้ตรวจสอบด้านการซ่อมบำรุง FAA Principal Maintenance Inspector (PMI) และ ทีมผู้ตรวจสอบระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ – FAA Principal Avionic Inspector (PAI) จากสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา ได้เข้าทำการตรวจสอบฝ่ายช่างการบินไทย ฐานปฏิบัติการดอนเมือง ผลการตรวจสอบได้รับการยืนยันว่า ฝ่ายช่างการบินไทยยังคงมีมาตรฐานการซ่อมบำรุงเป็นไปตามข้อกำหนดของ FAA รวมทั้งอนุมัติเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงในระดับโรงงานหรือการซ่อมใหญ่ (Heavy Maintenance/Overhaul) ที่สามารถให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแบบโบอิง ๗๘๗ และแอร์บัส A๓๒๐ A๓๓๐ A๓๔๐ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ Rolls Royce ชนิด TRENT ๗๐๐ ของสายการบินลูกค้ำที่จดทะเบียนใน

สหรัฐอเมริกา รวมถึงสายการบินลูกค้ำที่มีได้จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกา แต่ผูกพันตามสัญญาการเช่าอากาศยานที่กำหนดให้การซ่อมบำรุงอากาศยานจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานของ FAA

ในขณะเดียวกัน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ก็มีโครงการที่จะจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปีนี้ ด้วย

ในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ นี้ จะเห็นว่า ส่วนใหญ่เป็นประเด็นที่เกี่ยวกับเรื่องบุคลากรการบิน ทั้งเรื่องปัญหานักบินสมองไหล และมาตรฐานการผลิตบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับในอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจการบินในทุกๆ สายงาน โดยเฉพาะนักบินและช่างอากาศยาน ซึ่งต้องให้ความสำคัญอย่างมาก ทั้งในเรื่องปริมาณและคุณภาพ เพราะเป็นเรื่องของมาตรฐานการบิน ซึ่งในปัจจุบัน มีสถาบันการศึกษาของไทยจัดการเรียนการสอนทางด้านนี้กันอย่างมาก

สำหรับ สบพ. จะเห็นว่า คู่แข่งของ สบพ. มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ ความก้าวหน้าของคู่แข่งต่างๆ ก็เกิดขึ้นตลอดเวลา ซึ่ง สบพ. ควรจะมีแผนเตรียมความพร้อมสำหรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นนี้ พร้อมแผนการพัฒนามาตรฐานการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เพื่อสร้างจุดแข็งและความได้เปรียบที่เหนือกว่าคู่แข่ง นอกจากนี้ ความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานของ สบพ. ก็เป็นสิ่งที่ควรนำมาพิจารณา

อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินของประเทศในภูมิภาคอาเซียนนี้ ก็มีโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างชัดเจนในทุกๆ ด้าน เพื่อให้พร้อมรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการบินเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณา ควบคู่ไปกับเรื่องของการรักษาความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งเป็นสิ่งที่หน่วยงานอย่าง ICAO และ ACI ให้ความสำคัญ

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น