



# สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของประเทศไทย เพื่อปลดธงแดงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ขณะนี้ อยู่ระหว่างการเตรียมบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จำนวน ๓๐ คน เพื่อเป็นผู้ตรวจสอบด้านการปฏิบัติการบิน (Flight Operation Inspector) ตามเกณฑ์มาตรฐานของ ICAO โดยในเดือนสิงหาคมนี้ จะเริ่มกระบวนการตรวจสอบและประเมินสายการบินเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC-Recertification) โดยจะดำเนินการตรวจสอบสายการบินที่ทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ จำนวน ๒๘ ราย และเตรียมพร้อมรับการประเมินจาก ICAO อีกครั้งหนึ่งในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ - มีนาคม ๒๕๖๐ จากนั้นจะตรวจสอบและประเมินสายการบินที่ทำการบินในเส้นทางในประเทศอีก ๑๓ รายต่อไป

ในส่วนของสายการบินของไทย แม้ว่าสายการบินของไทยหลายแห่งจะอ้างอิงมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของสายการบินกับมาตรฐานของหน่วยงานอื่นๆ เช่น มาตรฐานขององค์การความปลอดภัยด้านการบินของสหภาพยุโรป (EASA) มาตรฐานของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit) เป็นต้น มาใช้ เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ทำการบินไปยังประเทศต่าง ๆ ได้

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ปัญหารงแดงของ ICAO ได้ในขณะนี้ แต่ปริมาณการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยก็ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากสถิติการใช้ท่าอากาศยานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในช่วง ๘ เดือนปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (ตุลาคม ๒๕๕๘-พฤษภาคม ๒๕๕๙) จะพบว่า จำนวนเที่ยวบินให้บริการที่ท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่งในความรับผิดชอบของ ทอท. มี ๕๑๙,๑๕๗ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๑๑ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเฉพาะท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งมีเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นในเส้นทางบินระหว่างไทยและจีน ขณะที่จำนวนผู้โดยสารรวมอยู่ที่ ๘๑,๑๒๔,๘๖๑ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๓.๔๓ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

จากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสาร ทำให้ท่าอากาศยานของไทยต้องเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังกล่าว ทั้งท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานในภูมิภาค ทั้งนี้ เนื่องจากรูปแบบการให้บริการของสายการบินเปลี่ยนแปลงไป จากเดิมที่เป็นการบินสู่ฮับและเป็นลักษณะกระจายออกจากฮับ เป็นการบินในลักษณะจุดต่อจุด ซึ่งจะต้องมีการเชื่อมต่อสนามบินแบบสมบูรณต่อการให้บริการ

ทอท. มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานภายในระยะเวลา ๕ ปี เพื่อขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่งในความรับผิดชอบ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มเป็น ๑๙๐ ล้านคน จากปัจจุบันอยู่ที่ ๘๓.๕ ล้านคน โดยแผนการปรับปรุงสนามบินเพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร จะเป็นไปตามความจำเป็นเร่งด่วน ดังนี้

๑. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะแบ่งการพัฒนาเป็นโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะ ๒ การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถดำเนินโครงการแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๔ ส่งผลให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น ๙๐ ล้านคนต่อปี

๒. ท่าอากาศยานดอนเมือง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะ ๓ จะมีการดำเนินการก่อสร้างอาคาร Junction Building ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างตัวอาคารกับสถานีรถไฟดอนเมือง การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร ๑ การปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข ๖ การขยายลานจอดอากาศยานทำให้มีหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้นอีก ๑๒ หลุมจอด และการก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕ และสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น ๔๐ ล้านคนต่อปี

๓. ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศและอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ คาดดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๗๓ และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๒๐ ล้านคนต่อปี

๔. ท่าอากาศยานภูเก็ต แบ่งเป็น ๒ ระยะ ระยะแรกดำเนินการเสร็จสิ้นในปี ๒๕๕๙ ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้เป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี ส่วนระยะ ๒ จะมีการขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และขยายลานจอดอากาศยาน คาดดำเนินการแล้วเสร็จปี ๒๕๖๕ และจะสามารถรองรับผู้โดยสารเป็น ๑๘ ล้านคนต่อปี

๕. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย เป็นการขยายลานจอดอากาศยานเพิ่มอีก ๓ หลุมจอด การปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินท่าอากาศยาน การก่อสร้างลานจอดเฮลิคอปเตอร์ คาดดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕ จะรองรับผู้โดยสารได้เป็น ๓ ล้านคนต่อปี

๖. ท่าอากาศยานหาดใหญ่ คาดแล้วเสร็จปี ๗๓ และรองรับผู้โดยสารได้ ๑๐ ล้านคนต่อปี

นอกจากนี้ ทอท. จัดการประชุมเชิงอภิปราย AOT sister Airport CEO Forum ๒๐๑๖ ภายใต้แนวคิดการสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อความสำเร็จในอนาคต ซึ่งเป็นการประชุมระหว่างผู้บริหารระดับสูงของ AOT กับผู้บริหารท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลก และท่าอากาศยานในอาเซียน+๖ ที่ ทอท. ได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ ๑๑ องค์กร โดยมีท่าอากาศยานอยู่ภายใต้บันทึกข้อตกลง ๑๕ แห่งใน ๔ ภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในการบริหารจัดการสนามบินในทุก ๆ มิติ ทั้งด้านบริการ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและก่อการร้าย เป็นต้น

ส่วนในเรื่องการซ่อมบำรุงอากาศยานนั้น ตามที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) มีแผนการร่วมทุนกับสายการบินแอร์ฟรานซ์ในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ข้อเสนอของการดำเนินการล่าสุดนั้น บกท. จะถือหุ้นร้อยละ ๕๑ และสายการบินแอร์ฟรานซ์ถือหุ้นร้อยละ ๔๙ โดยระยะแรกจะเปิดให้บริการเครื่องบิน ๒ รุ่น คือ แอร์บัส เอ ๓๓๐ และ โบอิง ๗๗๗ คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในต้นปี ๒๕๖๐

ส่วนการจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บกท. ที่ท่าอากาศยานอุตะเกานั้น บกท. จะดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาโครงการร่วมทุนศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเกา ทั้งนี้ ศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งนี้ เป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของรัฐบาล ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยจะมีขีดความสามารถรองรับเครื่องบินลำตัวกว้าง ได้แก่ เอ๓๘๐ เอ๓๕๐ และ เอ๓๒๐ คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ ๒ ปี และจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ในปี ๒๕๖๒

นิทรรศการอากาศยานและการบินของสหราชอาณาจักร (Farnborough International Air Show ๒๐๑๖) เป็นงานแสดงอากาศยานและการบินรายการใหญ่ที่สุดของโลก ซึ่งจัดขึ้นทุก ๆ ๒ ปี โดยในครั้งนี้ จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ที่สนามบินฟาร์นโบโร ซึ่งอยู่ทางภาคใต้ของอังกฤษ ทั้งนี้ พบว่า ยอดสั่งซื้อเครื่องบินที่เกิดขึ้นในงานครั้งนี้ มีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับงานครั้งที่แล้ว โดยใบสั่งซื้อเครื่องบินทั้งสิ้นมีจำนวนทั้งสิ้น ๘๕๖ ลำ เป็นใบสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส จำนวน ๒๗๙ ลำ และ เครื่องบินโบอิง จำนวน ๑๘๒ ลำ ทั้งนี้ ในจำนวนใบสั่งซื้อเครื่องบินทั้งหมดนี้ เป็นการสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส เอ๓๒๑นีโอ จำนวน ๑๐๐ ลำ ของสายการบินแอร์เอเชีย

อย่างไรก็ตาม ในงานฟาร์นโบโรห์แอร์โชว์นี้เอง แอร์บัสได้เผยแพร่การคาดการณ์การบริการทั่วโลก (Global Services Forecast: GSF) ซึ่งเป็นการพยากรณ์ว่า ในระยะเวลา ๒๐ ปีข้างหน้า ตลาดการบริการหลังการขายของอุตสาหกรรมเครื่องบินพาณิชย์จะมีมูลค่าการใช้จ่ายรวมถึง ๓ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยกิจกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair & Overhaul: MRO) จะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๔.๖ ต่อปี ทั้งนี้ เป็นไปตามคาดการณ์การเติบโตของจำนวนเครื่องบินโดยสารที่มีขนาดมากกว่า ๑๐๐ ที่นั่ง ซึ่งจะเพิ่มขึ้นจาก ๑๙,๕๐๐ ลำ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ เป็นประมาณ ๔๐,๐๐๐ ลำ ภายในปี พ.ศ.๒๕๗๘ โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่จะมีส่วนแบ่งตลาด MSO มากที่สุด

แอร์บัสจึงได้มีธุรกิจมาเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ ซึ่งครอบคลุมในทุก ๆ ด้านของการบินพาณิชย์ โดยในภาคส่วน MRO นี้ ล่าสุด แอร์บัส ได้จัดตั้ง “Services By Airbus” ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจที่มีหน้าที่ตอบสนองความต้องการหลังการขายของลูกค้าของแอร์บัส โดยดำเนินการอยู่ในส่วนหลัก ๔ ส่วน ได้แก่ การบำรุงรักษา การพัฒนา การฝึกอบรม และการปฏิบัติการบิน

สำหรับการสนับสนุนด้านการบำรุงรักษาและปฏิบัติการของลูกค้า นั้น แอร์บัสมีบริษัทในเครือโดยเฉพาะสำหรับการให้บริการวัสดุทั่วโลก คือ แซทแอร์ กรุ๊ป (Satair Group) ที่จะให้บริการด้านการดำเนินการและมีอะไหล่ทั่วโลกสำหรับ MRO นอกจากนี้ ยังมี Flight Hour & Total Support Package หรือ FHS & TSP ซึ่งเป็นการให้บริการซ่อมบำรุงในลักษณะเป็นรายชั่วโมง

ส่วนในด้านการฝึกอบรม แอร์บัสได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมจำนวน ๑๔ แห่งที่ตั้งอยู่ในประเทศต่างๆ และมีแผนที่จะจัดตั้งเพิ่มขึ้นอีก ทั้งนี้ เพื่อรองรับความต้องการฝึกอบรมบุคลากรการบิน ทั้งนักบิน ลูกเรือ และพนักงานด้านซ่อมบำรุง ที่จะเพิ่มขึ้นตามปริมาณเครื่องบินพาณิชย์ใหม่ ซึ่งแอร์บัสคาดการณ์ว่า ความต้องการนักบินพาณิชย์ทั่วโลกจะเพิ่มเป็น ๔๕๐,๐๐๐ คนภายในปี พ.ศ.๒๕๗๘ จากปัจจุบันมีนักบินจำนวนประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ คน และเมื่อรวมกับความต้องการนักบินที่จะมาทดแทนผู้ที่เกษียณไปในระยะเวลา ๒๐ ปีต่อจากนี้ จะส่งผลให้ต้องมีการฝึกอบรมนักบินใหม่มากถึง ๕๖๐,๐๐๐ คน ส่วนในด้านของบุคลากรด้านเทคนิคนั้น การคาดการณ์การบริการของแอร์บัสคาดว่าจะมีความต้องการช่างเทคนิคใหม่ประมาณ ๕๔๐,๐๐๐ คน

สำหรับด้านการปฏิบัติการบิน ล่าสุด แอร์บัสได้เปิดตัวบริษัทในเครือแห่งใหม่ของแอร์บัส ได้แก่ นาฟบลู (NAVBLUE) ซึ่งเปิดตัวในงานฟาร์นโบโรห์ แอร์โชว์ นี้ด้วย โดยนาฟบลูนี้ จะเป็นบริษัทปฏิบัติการบินและการจัดการจราจรทางอากาศแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมอบโซลูชันการปฏิบัติการบินดิจิทัลแบบบูรณาการที่ครบวงจร

สำหรับในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น สมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และ International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) ได้ลงนามร่วมกันในบันทึกข้อตกลงในการดำเนินโครงการ IATA-FIATA Air Cargo Program (IFACP) เพื่อทดแทนโครงการ IATA Cargo Agency Program เดิม ซึ่งใช้สำหรับการปฏิบัติงานมากกว่า ๑๐ ปี โดยตัวแทนขนส่งสินค้าของ IATA หรือ freight forwarders ได้เปลี่ยนจากการเป็น “selling-agents” สำหรับสายการบิน ไปเป็น “purchasing-customers”

สำหรับโครงการใหม่นี้ เปลี่ยนวิธีการตัดสินใจในกฎต่าง ๆ ซึ่งใช้กำกับดูแลความสัมพันธ์ระหว่างสายการบินกับตัวแทน จากการประชุมที่มีสายการบินเป็นผู้นำ ไปเป็นโดยคณะกรรมการกำกับดูแลของ IATA-FIATA (the IATA-FIATA Governance Board) ซึ่งร่วมการบริหารจัดการโดยตัวแทนขนส่งสินค้าและสายการบิน

โครงการ IFACP นี้ จะเป็นกรอบการทำงานสำหรับการปฏิบัติการที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อสายการบินและตัวแทนขนส่งสินค้า เพื่อให้มั่นใจถึงมาตรฐานของอุตสาหกรรม ซึ่งครอบคลุมไปถึงการรับรองตัวแทนขนส่งสินค้า และการจัดส่งสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยตามโครงการ IFACP นี้ จะมีการตัดขั้นตอนทางการบริหารและค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น รวมทั้งจัดทรัพยากรให้เพื่อจัดการกับความท้าทายในปัจจุบัน ทั้งนี้ ข้อตกลงนี้ ครอบคลุมถึงกฎระเบียบต่างๆ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย และ เทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งจะนำไปสู่รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่รวดเร็วที่สุดและน่าสนใจที่สุด

การดำเนินโครงการ IFACP จะเริ่มในช่วงต้นปี ๒๐๑๗ โดยประเทศแคนาดาเป็นประเทศนำร่อง และจะนำไปใช้ทั่วโลกสมบูรณ์ในปลายปี ๒๐๑๘

สำหรับในด้านการฝึกอบรมด้านการบินนั้น ปัจจุบันก็ยังคงมีหลายสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรการเรียนการสอนทางด้านการบินอย่างต่อเนื่อง ซึ่งล่าสุดนั้น วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม ก็กำลังเปิดรับนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน เช่นกัน ทั้งนี้ วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามได้ทำความร่วมมือกับ สถาบันการบินเอเชีย (Asia Aviation Academy) โดยได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) และการประชุมการพัฒนาการใช้สนามบินราชบุรี

นอกจากนี้ ยังมีการเตรียมการจัดหลักสูตรด้านช่างอากาศยานในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ด้วย โดยสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ได้มีการประชุมพัฒนาหลักสูตร ปวส. สาขาวิชาช่างอากาศยาน เพื่อรองรับมาตรฐานการบินสากล โดยมีผู้บริหารจากวิทยาลัยเทคนิคกลาง วิทยาลัยเทคนิคดอนเมือง วิทยาลัยเทคนิคพังงา วิทยาลัยเทคนิคสมุทรปราการ วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ และผู้เชี่ยวชาญด้านซ่อมบำรุงอากาศยานจากภาคเอกชน เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมดังกล่าวนี้ ได้อ้างอิงถึงนโยบายของรัฐบาล ที่มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาพัฒนาหลักสูตร ปวส. สาขาวิชาช่างอากาศยานให้สอดคล้องและได้มาตรฐานสากล โดยได้จัดการเรียนการสอนให้เป็นหลักสูตรภาคภาษาอังกฤษ (English Program) เพื่อให้สอดคล้องและรองรับสภาพการปฏิบัติงานจริงในสาขาอาชีพ ตลอดจนผู้ที่สำเร็จการศึกษาจะต้องสามารถก้าวไปสู่การขอรับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft Maintenance Engineer License) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ในอนาคต

นอกจากนี้ ที่ประชุมมีมติให้จัดตั้งคณะกรรมการ ๒ คณะ คือ

๑. คณะกรรมการกำหนดนโยบายการจัดการเรียนการสอน หลักสูตร ปวส. สาขาวิชาช่างอากาศยาน มีหน้าที่กำหนดนโยบาย ให้ข้อเสนอแนะ ส่งเสริม สนับสนุน กำกับดูแล และติดตามประเมินผลในเรื่องที่เกี่ยวกับการพัฒนาหรือปรับปรุงหลักสูตร การจัดการเรียนการสอน และการพัฒนาคุณภาพการจัดการอาชีวศึกษา ตามหลักสูตรปวส. สาขาวิชาช่างอากาศยาน ของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ให้มีคุณภาพและมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน ตลอดจนสอดคล้องกับข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนและมาตรฐานการบินสากล

๒. คณะกรรมการปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาช่างอากาศยาน ให้รองรับมาตรฐานการบินสากล มีหน้าที่ รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์และเปรียบเทียบมาตรฐานการบินสากลขององค์กรต่าง ๆ ได้แก่ องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (EASA) และสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรดังกล่าวให้เป็นหลักสูตรฐานสมรรถนะซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน มีมาตรฐานสากล

ทั้งนี้ ที่ประชุมให้จัดทำหลักสูตรทั้งภาคภาษาไทยและภาคภาษาอังกฤษ ซึ่งจะต้องสามารถนำหลักสูตรดังกล่าวไปใช้จัดการเรียนการสอนได้ทั้งในระบบปกติ และระบบทวิภาคี โดยแนวทางการจัดการเรียนการสอน และเห็นควรให้ใช้หลักสูตรกลางของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ซึ่งเป็นหลักสูตรฐานสมรรถนะ เน้นความร่วมมือกับสถานประกอบการที่ดำเนินกิจการด้านซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อส่งนักศึกษาไปฝึกประสบการณ์วิชาชีพ และจัดผู้เชี่ยวชาญด้านซ่อมบำรุงอากาศยานจากภาคเอกชนเข้ามาช่วยสอนในสถานศึกษา

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังได้หารือถึงประเด็นความต้องการแรงงานของอุตสาหกรรมการบินในประชาคมอาเซียน ซึ่งยังมีความต้องการกำลังคนในตำแหน่งงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกมาก เช่น เจ้าหน้าที่ควบคุมภาคพื้นดิน (Ground Controller) และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (Flight attendant) เป็นต้น โดยได้มอบหมายให้วิทยาลัยเทคนิคพังงารับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาหลักสูตรและจัดการเรียนการสอนในสาขาวิชาดังกล่าวต่อไป

ข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ระบุว่า ปัจจุบันมีสถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ๔ แห่ง ได้เปิดการเรียนการสอนหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พุทธศักราช ๒๕๕๗ สาขาวิชาช่างอากาศยานแล้ว ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคกลาง จังหวัดภูเก็ต วิทยาลัยเทคนิคดอนเมือง วิทยาลัยเทคนิคสมุทรปราการ และวิทยาลัยเทคนิคสัทธิ์ จังหวัดชลบุรี และมีสถานศึกษาที่พร้อมจะเปิดสอนในปีการศึกษา ๒๕๖๐ คือ วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี

จะเห็นว่า สถาบันการศึกษาหลายแห่งเริ่มมีการเปิดหลักสูตรการเรียนการสอนทางด้านช่างอากาศยาน ทั้งในระดับปริญญาตรี และ ระดับ ปวส. โดยเฉพาะหลักสูตร ปวส. นั้น ซึ่งนับเป็นคู่แข่งโดยตรงของ สบพ. ก็มีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ทั้งนี้ เมื่อพิจารณามติที่ประชุมข้างต้นแล้ว จะพบว่า แนวทางการดำเนินการหลักสูตร มีความใกล้เคียงกับหลักสูตรของ สบพ. โดยเฉพาะการจัดการเรียนการสอนที่มุ่งเน้นภาษาอังกฤษ การกำหนดแนวทางไปสู่การขอรับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน และ การดำเนินการตามมาตรฐานสากลด้านการบิน



นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ยังมีแนวความคิดที่จะจัดทำหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการบินด้านอื่นๆ ด้วย เช่น เจ้าหน้าที่ควบคุมภาคพื้นดิน (Ground Controller) และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (Flight attendant) ซึ่งย่อมมีผลกระทบต่อ สบพ. และ สบพ. ต้องพิจารณาดำเนินการเพื่อรับมือกับภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น

ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ นี้ ก็ยังคงมีความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาค่าครองชีพที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของประเทศไทย เพื่อปลดตรงแดงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อยู่ ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญเป็นลำดับต้นๆ ทั้งนี้ ยังคงคาดการณ์ว่าจะสามารถดำเนินการแล้วเสร็จและเตรียมพร้อมรับการประเมินจาก ICAO อีกครั้งหนึ่งเพื่อปลดตรงแดง ในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ - มีนาคม ๒๕๖๐

ในขณะเดียวกัน เรื่องการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินต่างๆ โดยเฉพาะท่าอากาศยาน และการซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากการแผนการพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศไทยของ ทอท. และการคาดการณ์ของแอร์บัสถึงการขยายตัวของ MRO และความต้องการบุคลากรด้านนักบินและช่างอากาศยานที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินโดยสารใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดภายในระยะเวลา ๒๐ ปี ข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม แนวโน้มความต้องการบุคลากรด้านช่างอากาศยานของไทย เป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์ของแอร์บัส และจะเห็นว่า สถาบันการศึกษาหลายแห่งได้ดำเนินการเพื่อเปิดหลักสูตรด้านช่างอากาศยาน ทั้งหลักสูตรในระดับปริญญาตรีและหลักสูตรระดับ ปวส. ซึ่งแน่นอนว่า คู่แข่งโดยตรงของ สบพ. จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างมาก

## CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ  
เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม เว็บไซต์  
เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

**Disclaimer :** ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่ไม่อาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ให้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น