

■ วันเพ็ญ แก้วสกุล

wanpen@nationgroup.com

**ม**องถึงความได้เปรียบในการแข่งขันและขีดความสามารถระดับประเทศของไทยสะท้อนจากรายได้ต่อหัวประชากรเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน

ประเทศไทยยังคงติดกับดักประเทศรายได้ปานกลาง นอกจากนี้ยังมีแนวโน้มว่าผู้ที่เรียนจบระดับปริญญาตรีเป็นหลักแสนคนขึ้นที่ลุ่มเสี่ยงกับการตกงานเนื่องจาก

หน้าที่ของสถาบันการศึกษาที่จะมาทบทวนว่าทำอย่างไรจึงจะผลิตบุคลากรเข้าสู่ตลาดแรงงานที่ตอบโจทย์ภาคธุรกิจ สามารถยกระดับขีดความสามารถและสร้างรายได้ต่อหัวในระดับที่สูงขึ้น

“หากจะผลิตเด็กจบปริญญาตรีแล้วได้เงินเดือน 15,000 บาท ทั้งที่ความจริงแล้วควรได้ค่าตอบแทนมากกว่านั้น โดยอยู่ที่ 36,000-50,000 บาทต่อเดือนน่าจะดีกว่าการผลิตเด็กจบปริญญาตรีแล้วยังคงติดกับดักรายได้ที่ 15,000-16,000 ต่อเดือน”

**ดร.สาธิต พุทธิชัยยงค์** อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ (มทร.กรุงเทพ) กล่าว



สาธิต พุทธิชัยยงค์

# วิชั่นสถาบันการบิน

## ‘มทร.กรุงเทพ’



ภาวะเศรษฐกิจที่ไม่กระเตื้อง และ ทักษะความรู้ไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

ผู้ที่จบการศึกษาตั้งแต่ระดับ ปวช. จนถึงปริญญาตรีจะมีประมาณ 300,000 คน ในจำนวนนี้มีนักศึกษาถึง 50% หรือประมาณ 150,000 คนอาจต้องตกงาน ขณะที่จำนวนบัณฑิตปริญญาตรีจบใหม่มีมากถึงปีละ 300,000-400,000 คน ท่ามกลางสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจึงเป็น

“จากนั้นเราก็เริ่มมาตั้งต้นกลับมาที่คณะวิศวกรรมศาสตร์แล้วมองว่าอุตสาหกรรมไหนที่อาศัยความชำนาญเดิมของเราบวกกับเทรนด์ของโลก ซึ่งที่สุดแล้วก็มาตกผลึกที่ช่างซ่อมอากาศยาน

ย้อนไปเมื่อสองปีก่อน เาแนวคิดนี้ไปพูดกับใครก็ไม่เห็นด้วย ถึงวันนี้หากเปรียบเทียบเข้าหู่่นถือว่าผมซื้อหุ้นถูกตัวแล้ว”

เพราะจากข้อมูลจากบริษัทผู้ผลิต

เครื่องบินระดับโลกอย่าง Airbus คาดถึงตัวเลขของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มขึ้น 4.7% ต่อปี

ในปี 2013 มีจำนวนผู้โดยสารทางเครื่องบิน 2.9 พันล้านคน และเพิ่มเป็น 6.7 พันล้านคนในปี 2032

ปัจจุบันทั่วโลกมีเครื่องบินกว่า 27,000 ลำ และคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นปีละ 950 ลำ อีกทั้งยังมีการประมาณการว่าในปี 2022 จะมีจำนวนเครื่องบินมากถึง 35,600 ลำ

ตัวเลขของนักบินแน่นอนว่ายังเป็นที่ต้องการอีกมากเมื่อพิจารณาจากจำนวนเครื่องบินที่จะทำการบินทั้งในปัจจุบันและอนาคต

หากเจาะถึงความต้องการด้านช่าง เฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีความ

ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีความต้องการบุคลากรด้านช่างซ่อมอากาศยานเข้ามาทำงานในอุตสาหกรรมนี้ ปีละ 10,000 คน

ต้องการบุคลากรด้านช่างซ่อมอากาศยานเข้ามาทำงานในอุตสาหกรรมนี้ ปีละ 10,000 คน นั่นก็เป็นเหตุผลที่สถาบันการศึกษาแต่ละแห่งต่างก็พุ่งความสนใจมาผลิตบุคลากรด้านการบินมากขึ้นเมื่อเทียบกับอดีต

“ไม่แปลกใจที่ทุกมหาวิทยาลัยจะทำเรื่องธุรกิจการบิน เพราะอุตสาหกรรมนี้เติบโตอย่างมาก” อธิการบดี กล่าว แต่สำหรับ มทร.กรุงเทพจะทำแตกต่างออกไป “เปรียบได้กับการขายรถยนต์ป้ายแดง มาร์จินจะไม่สูงมากนักแต่การจะทำมาร์จินได้ก็ตรงที่การซ่อมบำรุง”



ปัจจุบัน ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานมีขึ้นแล้วใน จีน สิงคโปร์ และมาเลเซีย ส่วนในไทย กำลังหลักด้านการผลิตบุคลากรด้านนี้ยังเป็นของสถาบันการบินพลเรือน

เมื่อวิสัยทัศน์กำหนดไว้ชัดเจนถึงบทบาทการเป็นสถาบันการศึกษาที่มุ่งผลิตบุคลากรด้านช่างซ่อมบำรุงอากาศยานอีกหนึ่งงานที่รุดหน้าอย่างเป็นรูปธรรมแล้วก็คือ การเปิดสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์

## ภารกิจ “สถาบันการบินฯ”

สถาบันการบินฯ แห่งนี้มาโดย **ดิเรกฤทธิ์ ดันประดิษฐ์** ผู้อำนวยการสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์โดยมีภารกิจหลัก คือ ผลิตบุคลากรช่างซ่อมให้กับอุตสาหกรรมการบิน

การจัดตั้งเป็นสถาบันฯ ภายใต้บริหารงานของบอร์ด เพื่อเป้าหมายการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพด้านทรัพยากร ได้แก่ งบประมาณ บุคลากร และอื่นๆ ซึ่งจะสร้างความคล่องตัวในการบริหารงานได้มากกว่าโครงสร้างระบบราชการ

โดยเฉพาะในส่วนของการสรรหา และพัฒนาบุคลากร ด้วยข้อดีของการบริหารจัดการโครงสร้างที่เป็นสถาบันฯ จะสามารถดึงคน (อาจารย์) เก่งๆ เข้ามาเสริมทีมด้วยอัตราค่าจ้างที่แข่งขันได้เมื่อเทียบกับระบบราชการที่มีระเบียบต่างๆ มากมาย

## ทฤษฎีเข้ม+ปฏิบัติจริง

หลักสูตรฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานมาตรฐาน EASA (EASA = European Aviation Safety Agency : องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป)

ที่ มทร.กรุงเทพ ออกแบบให้ใช้เวลาศึกษาตลอดหลักสูตรประมาณ 2 ปี แบ่งออกเป็นภาคการศึกษาฤดูร้อน 1,200 ชม.

อีก 1,200 ชม. เป็นปฏิบัติ

“หลักสูตรของเรา ทาง EASA

กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ชัดเจนว่า ครูผู้สอนต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ผู้เรียนต้องได้ทำความรู้จักและเรียนรู้การใช้เครื่องมือจริง รู้ถึงกลไกการทำงาน รวมถึงได้ทดลองใช้ในห้องปฏิบัติการในการซ่อมเครื่องบินจริงด้วย”

ในการ

เรียนภาค

ปฏิบัติที่กำหนด

ไว้ 1,200 ชั่วโมง แบ่งเป็น

2 ส่วน 600 ชั่วโมงแรก เป็นการเรียนการสอนให้ใช้เครื่องมือ เพื่อสร้างทักษะผ่านการเรียนรู้จากการได้ลงมือทำ

ส่วนอีก 600 ชม.จะส่งนักศึกษาไปเรียนรู้จริงการทำงานจริง เช่นการส่งไปฝึกงานที่บริษัทอุตสาหกรรมการบินหรือสายการบิน เช่น การบินไทย บางกอกแอร์เวย์

“มั่นใจว่า นักศึกษาจากหลักสูตรนี้สามารถไปทำงานได้ทันที จากการได้เรียนรู้และรู้จักเครื่องมือ การใช้งาน มาหมดแล้วผ่านการฝึกงานแบบ On the job Training”

สำหรับคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้เรียนต้องเป็นผู้ศึกษาจบในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. ขึ้นไป และมีพื้นฐานในการสื่อสารภาษาอังกฤษ

ค่าใช้จ่ายตลอดหลักสูตร 2 ปี กำหนดไว้ที่ 490,000 บาท ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าไปเรียนในหลักสูตรเดียวกันที่เปิดสอนในต่างประเทศถือว่าราคาต่ำมาก เพราะเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเดินทางไปเรียนที่ประเทศมาเลเซียจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ



ดิเรกฤทธิ์ ดันประดิษฐ์

800,000 บาท และในประเทศจีน ที่เปิดสอนอยู่ที่ประมาณ 700,000 บาท ซึ่งราคายังไม่รวมค่าครองชีพต่างๆ

ปัจจุบันมหาวิทยาลัย เปิดการเรียนการสอนนักศึกษาใน รุ่นที่ 1 ไปแล้วจำนวน 17 คน ตั้งแต่ต้นเดือนเมษายน 2559 โดยที่ขณะนั้นมหาวิทยาลัยอยู่ในระหว่าง การเปิดรับสมัครนักศึกษารุ่นที่ 2 ที่จะเปิดเรียนในวันที่ 3 เดือนตุลาคม 2559

## “คน” ขับเคลื่อนองค์กร

“หากบุคลากรไม่พอ เราจะไปต่อไม่ได้ในระยะยาว ต้องเร่งผลิตกำลังคน”

ผู้อำนวยการสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์กล่าว ในระยะสั้น มทร.กรุงเทพ พร้อมในเรื่องของอาจารย์ผู้สอนจากการพัฒนาอาจารย์ด้วยการส่งไปอบรมหลักสูตรซ่อมเครื่องบินกับแอร์บัสดูจ เยอรมนี เป็นจำนวน 2 รุ่น

อีกส่วนเป็นการให้ทุนนักเรียนที่จบมัธยมปลายสายวิทยาศาสตร์ ไปเรียนต่อระดับปริญญาโทและปริญญาเอกด้าน

อากาศยานที่ประเทศอังกฤษ เพื่อกลับมา  
เป็นอาจารย์ให้กับสถาบันฯ อีกจำนวน 2  
คน และอีก 2 คนที่ส่งไปเรียนที่ประเทศ  
แคนาดา

คาดว่าปี 2560 จะมีอาจารย์ผ่านอบรม  
เป็นจำนวน 29-30 คน อีก 10 คนในส่วน  
ของ Team Management

อีกส่วนเป็นการดึงพันธมิตร  
เข้ามาเสริม โดยที่ผ่านมามีได้ร่วมกับ  
บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด (TAI)  
ในการพัฒนาบุคลากรด้านการ

ซ่อมบำรุงอากาศยานด้วยการ  
เข้ารับการฝึกภาคสนามใน  
ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ  
TAI ทั้ง 4 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์  
ดอนเมือง ศูนย์ตลิ่งชัน จังหวัด  
นครสวรรค์ ศูนย์กำแพงแสน  
จังหวัดนครปฐม และศูนย์  
จังหวัดลพบุรี

“ปัจจุบันเราเปิด  
สอนซ่อมเครื่องบิน  
เชิงพาณิชย์  
แล้ว คาดว่าในปี  
2018 น่าจะเปิด  
สอนที่เกี่ยวกับ  
อิเล็กทรอนิกส์  
บนเครื่องบินโดยเมื่อ  
เปิดสอนได้ครบน่าจะ  
ทำให้การผลิตบุคลากร  
ด้านช่างอยู่ที่ 150-170  
คนต่อปี” M