



บั้นข้างสร้างชาติ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล กรุงเทพมหานคร (มทร.กรุงเทพ) หรือ UTK ได้จัดตั้งสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ จะเปิดการเรียน การสอนหลักสูตรช่างซ่อมอากาศยาน มาตรฐาน เอียซา (EASA = European Aviation Safety Agency : องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป) เป็นแห่งแรกในประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 59 เป็นต้นไป

คนทั่วไปอาจไม่ตื่นเต้น แต่คนในอุตสาหกรรมการบิน ผู้บริหารประเทศ รวมถึงคนทั่วไป ที่อยากพัฒนาตัวเอง หรือลูกหลานให้เข้าสู่อาชีพช่างอากาศยานที่ค่าตัวสูงกว่าตั้งแต่เรียนจบ ต้องสนใจ ยูทีเค เพราะหลักสูตรนี้ได้รับการรับรองจาก บริษัท แอโร บิลด์ลุง (Aero Building) ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่เอียซายอมรับ

ดร.สาธิต พุทธิชัยยงค์ อธิการบดี กล่าวถึงที่มาของหลักสูตร ระหว่างดูงานที่ MIAT (Malaysian Institute of Aviation Technology : สถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัย กัวลาลัมเปอร์: ยูนิเคแอล) ปัจจุบันเราตกอยู่ภายใต้กับดักรายได้ปานกลาง เพื่อจะก้าวพ้นจุดนี้ ก็คิดว่าจะทำอย่างไรให้คนเรียนจบปริญญาตรีมีเงินเดือนเริ่มต้นที่ 36,000 บาท ประกอบกับแอโร บิลด์ลุง มีความต้องการลงทุนในไทย

หลังจากร่วมพัฒนาที่มาเลเซียมาก่อนแล้ว

ข้อมูลจากแหล่งผลิตเครื่องบินรายใหญ่ อย่างแอร์บัส คาดว่าการเดินทางด้วยเครื่องบิน จะเพิ่มขึ้นปีละ 4.7% จากจำนวน 2.9 พันล้านคนในปี 2013 จะเพิ่มเป็น 6.7 พันล้านคนในปี 2032 จำนวนเครื่องบินทุกวันนี้มี 27,000 ลำ จะเพิ่มปีละ 950 ลำ พอถึงปี 2022 จะมากถึง 35,000 ลำ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดใหญ่ของการเดินทางด้วยเครื่องบิน และสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์แอร์ไลน์) มีการขยายตัวอย่างมาก แต่คนในวงการจะทราบดีว่า กิจกรรมด้านการซ่อมบำรุงยังไม่สอดคล้องกัน อุตสาหกรรมการบิน มีธุรกิจเกี่ยวข้อง



2 ส่วน คือธุรกิจสายการบิน (แอร์ไลน์) กับ ธุรกิจผลิตและซ่อมเครื่องบิน เฉพาะการซ่อมบำรุง แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1. ซ่อมเครื่องยนต์ 2. ซ่อมโครงเครื่องบิน (Heavy Airframe) 3. ชิ้นส่วนเครื่องบิน 4. การบำรุงรักษา (Line Maintenance) ซึ่งยูทีเคเห็นว่า ประเทศไทยควรลงทุนส่วนสุดท้าย คือ การบำรุงรักษา ณ ลานจอด เพราะแต่ละวันมีเครื่องบินลงจอดทั้งที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และอื่น ๆ อีกมาก หากไม่มีการซ่อมบำรุงที่เพียงพอ ก็จะมีสูญเสียโอกาสสร้างรายได้

การซ่อมเครื่องบิน ไม่ใช่สิ่งที่ใครอยาก

ทำ ก็ทำได้ ทุกอย่างต้องเป็นไปตามมาตรฐาน และความที่ในโลกนี้สายการบินราว 80% อยู่ภายใต้มาตรฐาน เอียซา ช่างซ่อมจึงต้องมีใบอนุญาตที่กำหนด ซึ่งจะมีค่าตอบแทนสูง

มทร.กรุงเทพ โดยผู้บริหาร คัดลั่นใจเดินทางภายใต้งบประมาณที่มี ส่งอาจารย์ของมหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอื่นไปอบรมหลักสูตรซ่อมเครื่องบินกับแอโร บิลด์ลุง มาแล้ว 2 รุ่น และให้ทุนนักเรียนจบ ม.ปลายสายวิทยาศาสตร์ ไปเรียนต่อที่ประเทศอังกฤษ เพื่อกลับมาเป็นอาจารย์อีก 4 คน ทั้งยังมีอาจารย์ บุคลากร

ประจำสาขาวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์และโทรคมนาคม ประกอบด้วยห้องปฏิบัติการ อาคารสถานที่ ในการฝึกอบรม ซึ่งผู้บริหารของ แอโร บิลด์ลุง ยอมรับในความพร้อม และให้การรับรองเป็นศูนย์ฝึกอบรมมาตรฐานเอียซา พาร์ท 147 และกำลังดำเนินการเพื่อขอเป็นสถาบันที่เอียซา ให้การรับรองในการออกใบอนุญาตการซ่อมเครื่องบิน ซึ่งจะให้ผู้ผ่านการอบรมออกไปทำงานซ่อมเครื่องบินมาตรฐานเอียซา

ได้ทั่วโลก

การเปิดเรียนรุ่นแรกตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. นี้ สถาบันรับผู้มีพื้นฐานการศึกษา ม.ปลายขึ้นไป หรือผู้มีประสบการณ์ซ่อมอากาศยาน ใช้เวลาอบรม 2,400 ชม. หรือราว 2 ปี

เพื่อจบไปเป็นอนาคตใหม่ และเป็นหน้าเป็นตาของวงการการบินของไทย

เดินทางขนาดนี้ รัฐจะต้องสนใจ เร่งเครื่องให้ลอยตัวขึ้นโดยเร็วแล้วละ.

วีระพันธ์ โดมัญญ
Veeraphant@dailynews.co.th