เดลินิวส์ กรอบบ่าย

Daily News (Mid-Day)
Circulation: 900,000
Ad Rate: 2,200

Section: First Section/บทความ-การ์ตูน
วันที่: อังคาร 15 มีนาคม 2559
ปีที่: - **ฉบับที่:** 24260 **หน้า:** 10(ล่าง)
Col.Inch: 43.24 **Ad Value:** 95,128 **PRValue (x3):** 285,384 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: รู้เหนือรู้ใต้: ปั้นช่างสร้างชาติ

ปั้นช่างสร้างชาติ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ (มทร.กรุงเทพ) หรือ UTK ได้จัดตั้งสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ จะเปิดการเรียน การสอนหลักสูตรช่างซ่อมอากาศยาน มาตรฐานเอียซา (EASA = European Aviation Safety Agency : องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป) เป็นแห่งแรกในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 59 เป็นต้นไป

คนทั่วไปอาจไม่ตื่นเต้น แต่คนในอุตสาหกรรมการบิน ผู้บริหารประเทศ รวมถึงคนทั่วไป ที่อยากพัฒนาตัวเองหรือลูกหลานให้เข้าสู่อาชีพช่างอากาศยานที่ค่าตัวสูงกว่าตั้งแต่เรียนจบ ต้องสนใจ ยูทีเค เพราะหลักสูตรนี้ได้การรับรองจาก บริษัท แอโร บิลดุง (Aero Buildung) ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่เอียซายอมรับ

ดร.สาธิต พุทธชัยยงค์ อธิการบดี กล่าวถึงที่มาของหลักสูตร ระหว่างดูงานที่ MIAT (Malaysian Institute of Aviation Technology : สถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยกัวลาลัมเปอร์ : ยูนิเคแอล) ปัจจุบันเราตกอยู่ภายใต้กับดักรายได้ปานกลาง เพื่อจะก้าวพ้นจุดนี้ ก็คิดว่าจะทำอย่างไรให้คนเรียนจบปริญญาตรีมีเงินเดือนเริ่มต้นที่ 36,000 บาท ประกอบกับแอโร บิลดุง มีความต้องการลงทุนในไทยหลังจากร่วมพัฒนาที่มาเลเซียมาก่อนแล้ว

ข้อมูลจากแหล่งผลิตเครื่องบินรายใหญ่อย่างแอร์บัส คาดว่าการเดินทางด้วยเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นปีละ 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 แต่คนในวงการจะทราบดีว่ากิจการด้านการซ่อมบำรุงยังไม่สอดคล้องกัน

อุตสาหกรรมการบิน มีธุรกิจเกี่ยวข้อง 2 ส่วน คือธุรกิจสายการบิน (แอร์ไลน์) กับธุรกิจผลิตและซ่อมเครื่องบิน เฉพาะการซ่อมบำรุง แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1. ซ่อมเครื่องยนต์ 2. ซ่อมโครงเครื่องบิน (Heavy Airframe) 3. ชิ้นส่วนเครื่องบิน 4. การบำรุงรักษา (Line Maintenance) ซึ่งยูทีเคเห็นว่า ประเทศไทยควรลงทุนส่วนสุดท้าย คือการบำรุงรักษา ณ ลานจอด เพราะแต่ละวันมีเครื่องบินลงจอดทั้งที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และอื่น ๆ อีกมาก หากไม่มีการซ่อมบำรุงที่เพียงพอ ก็จะสูญเสียโอกาสสร้างรายได้

การซ่อมเครื่องบินไม่ใช่สิ่งที่ใครอยากทำ ก็ทำได้ ทุกอย่างต้องเป็นไปตามมาตรฐาน และความที่ในโลกนี้สายการบินราว 80% อยู่ภายใต้มาตรฐาน เอียซา ช่างซ่อมจึงต้องมีใบอนุญาตที่กำหนด ซึ่งจะมีค่าตอบแทนสูง

มทร.กรุงเทพ โดยผู้บริหาร ตัดสินใจเดินหน้าภายใต้งบประมาณที่มี ส่งอาจารย์ของมหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอื่นไปอบรมหลักสูตรซ่อมเครื่องบินกับแอโร บิลดุง มาแล้ว 2 รุ่น และให้ทุนนักเรียนจบ ม.ปลายสายวิทยาศาสตร์ไปเรียนต่อที่ประเทศอังกฤษ เพื่อกลับมาเป็นอาจารย์อีก 4 คน ทั้งยังมีอาจารย์ บุคลากรประจำสาขาวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์และโทรคมนาคม ประกอบด้วยห้องปฏิบัติการ อาคารสถานที่ ในการฝึกอบรม ซึ่งผู้บริหารของ แอโร บิลดุง ยอมรับในความพร้อม และให้การรับรองเป็นศูนย์ฝึกอบรมมาตรฐานเอียซา พาร์ต 147 และกำลังดำเนินการเพื่อขอเป็นสถาบันที่เอียซา ให้การรับรองในการออกใบอนุญาตการซ่อมเครื่องบิน ซึ่งจะทำให้ผู้ผ่านการอบรมออกไปทำงานซ่อมเครื่องบินมาตรฐานเอียซาได้ทั่วโลก

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

เพื่อจบไปเป็นอนาคตใหม่ และเป็นหน้าเป็นตาของวงการการบินของไทย

เดินหน้าขนาดนี้ รัฐจะต้องสนใจ เร่งเครื่องให้ลอยตัวขึ้นโดยเร็วแล้วล่ะ.

วีระพันธ์ โตมีบุญ
Veeraphant@dailynews.co.th

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com