



โรงฝึกภาคปฏิบัติซ่อมบำรุงอากาศยาน UniKL MIAT ประเทศมาเลเซีย



อ.ดิฐกัทร ดันประดิษฐ์



นักศึกษาหลักสูตรอากาศยานชาวมาเลเซียฝึกซ่อมบำรุงในภาคปฏิบัติ



นักศึกษา ม.รังสิต มาเรียนภาคปฏิบัติที่โรงฝึก UniKL MIAT

เรียน'ช่างซ่อม'เครื่องบิน มาตรฐานEASAในไทย

กลางปีที่แล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ก็คงจะแจ้งให้ประเทศไทยไม่ผ่านการแก้ไขมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินได้ ปลายปี สำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ประกาศลดระดับมาตรฐานด้านการบินของไทยจากประเภท 1 (Category 1) เป็นประเภท 2 (Category 2) เพราะสอบกตด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน

ล่าสุด กลางเดือนกุมภาพันธ์ 2559 กรณีสายการบินนกแอร์ประกาศยกเลิก 9 เที่ยวบิน เหตุนักบินประท้วงหยุดงานจากความไม่พอใจของนักบินบางส่วนที่ไม่ผ่านเกณฑ์ตรวจสอบบิน และจนถึงขณะนี้นกแอร์ก็ยังแก้ปัญหาภายในยังไม่จบ

ปัญหานักบินและช่างซ่อมบำรุงอากาศยานขาดแคลนล้วนเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน การสร้างบุคลากรที่มีคุณสมบัติและจำนวนที่เพียงพอ เหมาะสม เป็นเรื่องจำเป็นและต้องเตรียมความพร้อมโดยเร่งด่วน เพราะเป็นระเบิดเวลาผูกติดอากาศยานไทย หากตลาดภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังเติบโตเป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารทั่วโลกอย่างทุกวันนี้

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ (มทร.กรุงเทพ) เล็งเห็นความต้องการกำลังคนด้านซ่อมบำรุงอากาศยาน นำมาสู่การจัดตั้งสถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ พร้อมเปิดหลักสูตรช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน ภายใต้มาตรฐานองค์การกำหนดมาตรฐานตามปลอดภัยในอุตสาหกรรมอากาศยานแห่งสหภาพยุโรป (EASA) ปี 2559 เป็นปีแรกที่รับนักศึกษาเริ่มเรียนเดือน เม.ย.นี้ ส่วนรุ่นที่ 2 จะรับสมัครเดือน ต.ค.นี้ โดย มทร.กรุงเทพจัดแนะนำหลักสูตรใหม่พร้อมพาคณะสื่อมวลชนร่วมศึกษาและเยี่ยมชมการจัดการเรียนการสอน การจัดสถานที่ และสร้างบุคลากรด้านอากาศยานของ Universiti Kuala Lumpur Malaysia Institute of Aviation

Technology (UniKL MIAT) ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เมื่อวันก่อน

ดร.สาริต พุทธชัยยงค์ อธิการบดี มทร.กรุงเทพ กล่าวว่า ตัดสินใจเปิดหลักสูตรช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน เพราะอุตสาหกรรมอากาศยานเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมอนาคตของไทยที่เติบโตอย่างรวดเร็วมาก แต่ไทยประสบปัญหาขาดแคลนนักบินและช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน วันนี้ไทยยังถอนธงแดงที่ ICAO ปักไว้ไม่ออก ขณะที่บริษัท Airbus ผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่มีข้อมูลว่า ปี 58 มีเครื่องบินบินว่อน 19,000 ลำ และใน 20-25 ปี เครื่องบินเหล่านี้ต้องปลดระวางเหลือ 5,000 ลำ ขณะเดียวกันคาดการณ์ว่าต้องผลิตเครื่องบินเพิ่มในอีก 20 ปีข้างหน้า 30,000 ลำ

โดยทั่วโลกจะมีเครื่องบินมากถึง 40,000 ลำ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำจะมีถึง 20,000 ลำ เครื่องบินเกือบ 40% กระจุยด้วยอุบัติเหตุเอเชีย ปัจจุบันประชากรทั่วโลก 7.3 พันล้านคน มีผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน 3 พันล้านคน และจะเพิ่มเป็น 6.7 พันล้านคนในปี 2575 ซึ่งผู้โดยสารกลุ่มเอเชีย รวมถึงจีน อินเดีย รัสเซีย มีจำนวนผู้เดินทางมากกว่ากลุ่มยุโรปและสหรัฐ

"ทั่วโลกต้องการนักบิน 536,000 อัตรา ไม่แปลกที่นักแอร์ชาตินักบินหรือนักบินสมองไหลไปอยู่สายการบินอื่น ขณะที่ช่างซ่อมทั่วโลกต้องการ 580,000 คน ในเอเชียแปซิฟิกต้องการช่างซ่อมอีกกว่า 200,000 คนใน 20 ปีหน้า หรือปีละ 10,000 คน ทุกวันนี้ขาดแคลน มทร.กรุงเทพจะสร้างอาชีพช่างซ่อมบำรุงเครื่องบิน เราให้ความสำคัญกับใบอนุญาตระดับสากลมากกว่าใบปริญญา โดยได้ลงนามสัญญาความร่วมมือกับบริษัท AERO-Bildungs ประเทศเยอรมนี เมื่อต้นปี 58 เพื่อผลิตบุคลากรด้านช่างซ่อมบำรุงอากาศยานมาตรฐาน EASA เหตุที่เลือก EASA เพราะเป็นมาตรฐานที่ครอบคลุมสายการบินทั่วโลกกว่า 80%" ดร.สาริตย้ำ

ธุรกิจผลิตและซ่อมเครื่องบินมี 4 ส่วนหลัก คือ ช่อมเครื่องบิน ช่อมโครงเครื่องบิน ชิ้นส่วนเครื่องบิน และการ



ดร.สาริต พุทธชัยยงค์ อธิการบดี มทร.กรุงเทพ และดาโต๊ะ มาชิตเลียม มูฮัมหมัด ซูด อธิการบดี UniKL MIAT

บำรุงรักษา อธิการบดี มทร.กรุงเทพแจ้งว่า 3 ส่วนแรกต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและใช้เงินลงทุนสูงมาก ส่วนการบำรุงรักษา ณ ลานจอด ไทยน่าจะมีการลงทุน เพราะแต่ละวันมีจำนวนเที่ยวบินลงจอดทั้งสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองจำนวนมาก รวมไปถึงสนามบินในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ

แต่ไทยไม่มีการซ่อมบำรุงส่วนนี้เพียงพอ ทั้งงานลั่นมือและช่างไทยบางส่วนไม่ได้ใบอนุญาต EASA ทำได้แค่ 40% ที่เหลือ 60% ไปใช้บริการศูนย์ซ่อมบำรุงที่ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และจีน ก็สูญเสียโอกาสสร้างรายได้ เป็นเหตุผลบนเลือกจัดหลักสูตรนี้ เมื่อสำเร็จการศึกษาผู้เรียนจะได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพโดย EASA ต่างจากประกาศนียบัตร ปวส. เพราะเป็นมาตรฐานอาชีพมากกว่า หลังจากนั้น 2 ปี เก็บชั่วโมงทำงานจริงให้ครบ สามารถขอใบอนุญาตของ EASA ตามมาตรฐานนั้นๆ ได้ เป็นทางออกหนึ่งแก้ปัญหาขาดแคลนบุคลากร หากได้ใบอนุญาตจะมีรายได้สูงถึง 35,000-50,000 บาทต่อเดือนแน่นอน

"รัฐบาลตั้งเป้าหมายระดับไทยเป็นศูนย์กลางอากาศยานของภูมิภาคเอเชีย แต่ไทยไม่มีศูนย์ฝึกอบรมซ่อมบำรุง

อากาศยานพร้อมรับผู้บิน เสนอให้ลงทุนสร้างที่ดอนเมือง ด้านการศึกษาได้เตรียมสร้างเครื่องบินหรือยัง มีนักบินแอร์โฮสเตส ช่างซ่อมบำรุงมัธยม.กรุงเทพเริ่มต้นผลิตกำลังคนป้อนอุตสาหกรรมอากาศยานแล้ว ขณะนี้ไม่มีหน่วยงานใดในไทยได้ตามมาตรฐาน EASA และกรมการบินพลเรือนเยอรมนี (LBA) มอบหมายโดย EASA จะตรวจประเมินหลักสูตรนี้ทุก 6 เดือน สำหรับค่าเล่าเรียนตลอดหลักสูตร 2 ปี 490,000 บาท จัดการเรียนการสอนเป็นภาษาอังกฤษสำหรับเด็กที่เรียนดีแต่ขาดโอกาสทางการศึกษา มีแนวคิดจะพูดคุยกับธนาคารออมสินให้สนับสนุนสินเชื่อเพื่อการศึกษา" ดร.สาธิตกล่าว

ด้าน **อาจารย์ดิฐภัทร ตันประคัม** ผู้อำนวยการหลักสูตรฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานมาตรฐาน EASA PART 66 (B1 และ B2) กล่าวว่า ปีแรกเปิดสอน B1 สาขาแมคคาทรอนิกส์เกี่ยวกับระบบเครื่องยนต์ก่อน ในปี 2560 จะเปิด B2 สาขาอิเล็กทรอนิกส์และระบบสื่อสารภายในเครื่องบิน ขณะนี้เร่งจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ประกอบการเรียนการสอนเพิ่มเติม ยังมีข้อจำกัดห้องปฏิบัติการและครุภัณฑ์ ตลอดจนอาจารย์ผู้สอนที่ผ่านการอบรมมาตรฐาน EASA มี 8 คน จำเป็นต้องพัฒนาผู้สอนด้วย

นอกจากนี้ ตามหลักสูตร EASA ต้องมีโรงฝึกภาคปฏิบัติซ่อมบำรุงอากาศยาน เรากำลังปรับปรุงใต้อาคารวิศวกรรมศาสตร์เป็นโรงฝึกชั่วคราวขนาด 40x20 เมตร คาดว่าเสร็จแล้วเสร็จเดือน ส.ค.นี้ สามารถบรรจุเครื่องบิน NOMAD ไม่เกิน 40 ที่นั่ง ได้รับการสนับสนุนจากกองทัพอากาศเพื่อประโยชน์ด้านการศึกษาซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนแผนระยะยาว 5 ปี จะปรับเปลี่ยนอาคาร 1 หลังเป็นโรงฝึกถาวรขนาดใหญ่ขึ้น 3 เท่า และจะพัฒนาให้สถาบันการบินแห่ง มทร.กรุงเทพ เป็นหน่วยงานที่ออกใบรับรองมาตรฐาน EASA ได้เองด้วย

Universiti Kuala Lumpur Malaysia Institute of Aviation Technology (UniKL MIAT) เป็นสถาบันการศึกษาฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินของประเทศมาเลเซีย และ มทร.กรุงเทพฯ ได้พาคณะสื่อไปเยี่ยมชมสถาบันแห่งนี้

ดาโต๊ะ มาซลีแฮม มุฮัมหมัด ซูด อธิการบดี UniKL MIAT กล่าวว่า หลักสูตรการเรียนการสอนของมหาวิทยาลัยที่ถือว่าดีที่สุด ส่งผลให้ผู้สนใจสมัครเรียนปีละ 4,000 คน แต่รับนักศึกษาได้ปีละประมาณ 400 คนเท่านั้น สถาบันแห่งนี้ยังเป็นตัวอย่างความพร้อมด้านห้องปฏิบัติการและการพัฒนาบุคลากรด้านการสอน ปัจจุบันมีอาจารย์ 128 คน ในจำนวนนี้ผ่านมาตรฐาน EASA 18 คน

"จุดแข็งในการจัดการสอน คือ มหาวิทยาลัยไม่ได้ทำโดยลำพัง ดึงสถานประกอบการที่แข็งแกร่งและทำงานด้านซ่อมบำรุงอากาศยานโดยเฉพาะ ให้พื้นที่นักศึกษาไปฝึกภาคปฏิบัติ เก็บเกี่ยวประสบการณ์ภาคสนามอย่างแท้จริง สร้างนักศึกษาที่มีความชำนาญด้านนี้โดยตรง และการเรียนการสอนด้วยภาษาอังกฤษทำให้ใช้ภาษาได้ดี เข้าทำงานได้ทุกที่ในโลกที่มีศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนมากเป็นช่างซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศตะวันตกวันออกกลาง มีบางส่วนจบการศึกษาไปทำธุรกิจการบิน ปัจจุบันยังมีนักศึกษาคณะเทคโนโลยีการบินระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยรังสิต มาเรียนที่ UniKL MIAT และ

มีแนวโน้มนักศึกษาที่ต้องการเรียนเพิ่มขึ้น เป็นหลักสูตรที่ได้ได้รับความนิยมมากในปัจจุบัน" ดาโต๊ะ มาซลีแฮม ซูด กล่าว พร้อมจะทำงานที่ความเข้าใจด้านวิชาการ (MOU) ร่วมกับ มทร.กรุงเทพ ซึ่งจัดการศึกษาซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศ หลังจากเดินทางมาศึกษาดูงานที่มาเลเซีย เพราะมีเป้าหมายเดียวกัน ผลิตคนป้อนอุตสาหกรรมอากาศยาน.