

บันไทยส่งออกกับต้น รับธุรกิจการบินโลกโตแรง

พีรดา ปราศรัวงค์

ความต้องการนักบิน-ช่างเทคนิค

กาเปิดตัวของสายการบิน ต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์แอร์ไลน์) ในภูมิภาคเอเชียและอาเซียนในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ได้สร้างกระแสการเดินทางทางอากาศแบบไร้พรมแดน ส่งผลให้การท่องเที่ยวโลกเติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งองค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) คาดการณ์นับจากนี้ การท่องเที่ยวโลกจะเติบโตเฉลี่ย 5% ต่อปี ขณะที่ภูมิภาคเอเชียและอาเซียนเติบโตเฉลี่ย 6-7%

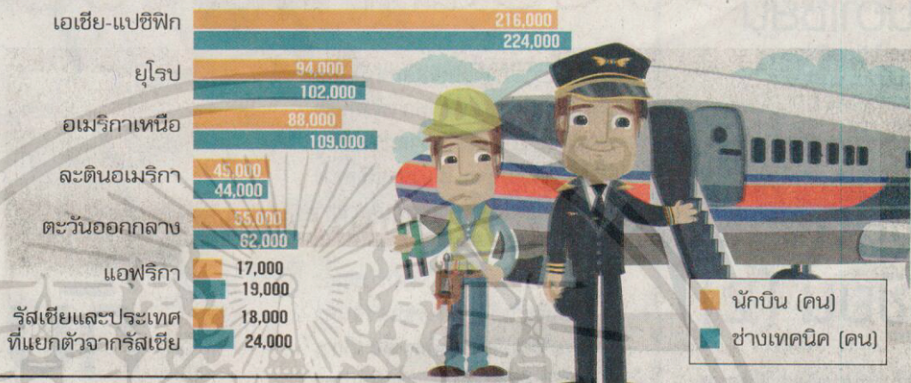
ด้านผู้ผลิตเครื่องบินโบอิงและแอร์บัส ระบุว่า ในอีก 20 ปีข้างหน้าทั่วโลกมีคำสั่งซื้อเครื่องบินมากกว่า 3,000 ลำ ส่งผลให้ความต้องการกับต้นและนักบินผู้ช่วยสูงขึ้นเป็นเงาตามตัว

สนอง มิ่งเจริญ นายกสมาคมนักบินไทย เล่าว่า ประเทศไทยมีศักยภาพสามารถเป็นศูนย์กลาง (ฮับ) การผลิตนักบินในภูมิภาคอาเซียน โดยส่งออกนักบินไทยไปยังประเทศต่างๆ รวมถึงการเป็นสถานที่ฝึกหัดอบรมนักบิน เพราะความพร้อมด้านบุคลากร ศูนย์ฝึกและสถาบันการเรียนการสอนในระดับมหาวิทยาลัยที่เปิดหลักสูตรสอนตั้งแต่ระดับปริญญาตรีมีจำนวนเพิ่มขึ้น

ความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้ง ถือเป็นไฮไลต์ทำให้ไทยเป็นเส้นทางบินสำคัญ ดังนั้นรัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมอาชีพนักบินอย่างเป็นทางการ เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นส่วนหนึ่งในการส่งออกนักบินไทยไปทำงานกับสายการบินต่างประเทศ สร้างรายได้ให้หมุนเวียนกลับคืนให้กับเศรษฐกิจประเทศและสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศ

อย่างไรก็ตาม ในอีก 20 ปีข้างหน้า พบว่าทั่วโลกมีความ

เมื่อปี 2557 โบอิง ประเมินว่าในช่วง 20 ปีข้างหน้า ทั่วโลกต้องการนักบินใหม่ 533,000 คน ช่างเทคนิคซ่อมบำรุงเครื่องบิน 584,000 คน โดยคาดว่า จะต้องการนักบินใหม่เฉลี่ยปีละ 27,000 คน ช่างเทคนิค 29,000 คน



ที่มา : www.aviationweek.com

ต้องการนักบินราว 5-7 แสนคน ซึ่งเป็นความต้องการในเอเชียประมาณ 2-3 แสนคน ขณะที่ปัจจุบันไทยผลิตนักบินออกสู่ตลาดได้เพียง 400 คน/ปี โดยมีโรงเรียนการบินและสถาบันการศึกษาเปิดสอน 6 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยการบินนานาชาติมหาวิทยาลัยนครพนม มหาวิทยาลัยรังสิต โรงเรียนการบินกรุงเทพ สถาบันการบินพลเรือน โรงเรียนการบินเอเชีย เอไอเอ ออะคาเดมี่ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

“ที่ผ่านมามีการเรียนหลักสูตรนักบินที่มีค่าใช้จ่ายสูงมาก แต่ไม่สามารถรับประกันได้ว่านักเรียนนักบินทุกคนจะสามารถสอบและยึดอาชีพนักบินได้ทุกคน เพราะการสอบเป็นนักบิน แต่ละสายการบินมีมาตรฐานของตัวเองในการฝึกนักบินให้เหมาะกับสายการบิน จุดอ่อนส่วนนี้ รัฐบาลควรดูแลเพิ่มขึ้น”

สำหรับมาตรการที่รัฐควรให้การสนับสนุน เช่น เปิดโอกาสให้ผู้

อยากให้รัฐสนับสนุนเรื่อง
แหล่งทุนการศึกษา
นักบิน ลดภาษีนำเข้า
อุปกรณ์ฝึกบิน
ยกเลิกการเก็บ
ภาษีนักบิน

สนใจเรียนและมีศักยภาพเป็นนักบินสามารถขอทุนเพื่อการศึกษา เพราะหลักสูตรดังกล่าวลงทุนราว 2-4 ล้านบาท เป็นต้น

พล.อ.อนันต ภูทิตร์ดี ผู้อำนวยการโรงเรียนการบินเอเชีย เอไอเอ ออะคาเดมี่ บอกว่า ไทยสามารถเป็นฮับการบินในเอเชียได้ เพราะมีความพร้อมทุกด้าน และเป็นผู้นำในเรื่องนี้ เห็นได้จากเพื่อนบ้านส่งนักบินมาอบรมจำนวนมากในแต่ละปี ขณะที่สิงคโปร์ถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญ แต่เชื่อว่าจำนวนประชากรและความพร้อมด้านสถานที่ฝึกสอนของไทย จะผลักดันให้ไทยเป็นผู้นำ

และส่งออกนักบินได้เป็นผลสำเร็จ ในอีก 5 ปีข้างหน้า แต่รัฐบาลต้องมาตรการสนับสนุนที่ชัดเจน และแก้พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การเดินอากาศให้มีความทันสมัย

ธรรคพลรัฐ แบเลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยแอร์เอเชีย ผู้ให้บริการสายการบินโลว์คอสต์แอร์ไลน์ กล่าวว่า ภาครัฐไม่ได้สร้างมาตรฐานกลางด้านการบินให้ชัดเจน ทำให้ทุกสายการบินต่างคนต่างทำและฝึกอบรมนักบินของตัวเองให้ได้ตามมาตรฐานสากล โดยไทยแอร์เอเชียมีศูนย์ฝึกนักบินที่ประเทศมาเลเซีย เอเอซี เอไอเอ เอไอเอ ออะคาเดมี่ ออฟ เอ็กเซลเลนซ์

ทั้งนี้ เสนอว่าภาครัฐควรให้การสนับสนุนการลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์ฝึกบิน เช่น เครื่องซีมูลเตอร์ลดหย่อนหรือยกเลิกการจัดเก็บภาษีนักบิน เพราะถือเป็นอาชีพพิเศษ ในหลายประเทศไม่มีการจัดเก็บภาษี เพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักบินเลือกทำงานในประเทศก่อนเลือกสายการบินต่างชาติ

โพสต์กราฟฟิก