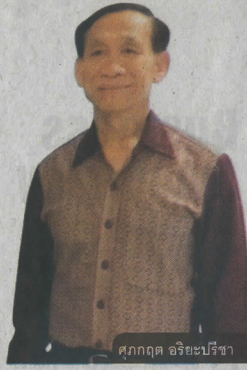


■ วันเพ็ญ แก้วสกุล
wanpen@nationgroup.com

ปัญหาที่ถกเถียงกันยังไม่จบ เนื่องจากการประกาศยกเลิก 9 เที่ยวบิน สายการบินแวนแอร์ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา จนเป็นสาเหตุให้มีผู้โดยสารกว่าพันคนได้รับผลกระทบ

ปมปัญหาที่เปิดเผยมอกมาเป็นระลอก มีทั้งมุมการบริหารจัดการที่ไม่สอดคล้องกับกำลังคน โดยเฉพาะ “นักบิน” อีกด้านเป็นความไม่พอใจในระดับบุคคล (ซึ่งก็คือ นักบิน) ที่มีต่อการปรับโครงสร้างการทำงานภายในองค์กร



ศกฤกษ์ อริยะบริชา

จะมีข้อจำกัดทั้งตัวผู้เรียนเองที่ต้องสอบให้ผ่านทั้งความถนัด สุขภาพร่างกาย รวมถึงผลตอบแทนในอนาคตเมื่อได้ทำงานจริง

โดยในแต่ละแห่ง กับต้น ค่าตอบแทน อาจสูงถึง 2-3 แสนบาทต่อเดือนซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละสายการบิน ขณะที่สายการบินในแถบตะวันออกกลางให้ค่าตอบแทนกับต้นสูงถึง 4 แสนบาท นั่นก็อาจเป็นแรงจูงใจสำคัญที่ทำให้ให้นักบินของไทยเลือกตัดสินใจไปทำงานกับสายการบินที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า

มุมมอง พล.อ.ท.ศกฤกษ์ ต่อภาวะขาด “นักบินพาณิชย์” ในปัจจุบันว่า อาจมองได้หลายด้านซึ่งขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการของแต่ละสายการบินพาณิชย์

เปิดสูตรปั้น ‘นักบิน’ โลกยุคสงครามแย่งชิง



ไม่ว่าปัญหา “นวกแอร์” จะคลี่คลายไปในทิศทางใด แต่ปัญหากฎบัตรก็ถือเป็นจุดสทพกรมการนักบินพาณิชย์ของไทย โดยเฉพาะ “นักบิน” เข็มที่ “วิกฤติ” แล้ว

ภาคอุตสาหกรรมผลิตเครื่องบิน ได้คาดการณ์ถึงความต้องการนักบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตามยอดการสั่งซื้อเครื่องบินว่าจะมีความต้องการนักบินสูงถึง 20,000 คน ในอีก 10 ปีข้างหน้า

นักบินพาณิชย์นั้นไม่ใช่เรื่องง่าย มีข้อจำกัดอยู่มาก ไม่เพียงหลักสูตรเท่านั้น แต่ยังมีต้องมององค์อื่นๆ เช่น ความรู้ของ อาทิ **เวชศาสตร์การบิน** เหมือนกับการคัดเลือกคนว่าเหมาะสมจะเป็นนักบินหรือไม่ การตรวจร่างกายสภาพจิตใจที่เหมาะสม ความกดดันในการประกอบอาชีพการเป็นนักบิน การใช้ชีวิตประจำวันรวมถึงกันแต่ไหน การรอมภาวการณ์อื่นๆ ทำให้มันต้องหลนหายไม่ระห่างทาง “พล.อ.ท.ศกฤกษ์ อริยะบริชา” รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเทคนิค สถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต (AVIATION INSTITUTE)



เสริมศักดิ์ อยุเย็น

นอกจากเปิดสอบรับต้นแล้ว ยังมีนักศึกษาระบบอื่นที่เมื่อเรียนไปแล้วรู้ตัวเองว่ายังไม่เข้าที่ตัดสินใจออกไปเรียนในสาขาอื่นๆ

มองกลับมาที่กำลังการผลิต “นักบิน” ของไทยซึ่งระบบที่เปิดสอนกันในปัจจุบัน พบต่อปีประมาณ 500 คนต่อปีเท่านั้น **อะไรเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการผลิตนักบินพาณิชย์ไทย**

และแนวโน้มการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน “นักบินพาณิชย์” จะเป็นอย่างไรว่างนั้น

สองสถาบันการศึกษาที่เป็นกำลังสำคัญอย่าง สถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต และ วิทยาลัยการบินและนักบินพาณิชย์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ร่วมทำเสหะเพื่อถึงทิศทางที่เกิดขึ้น

สถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต เป็นแห่งแรกที่เปิดสอนหลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต สาขาวิชานักบินพาณิชย์

โดยปรัชญาของสถาบันการบิน คือการผลิตนักบินพาณิชย์ที่คุณภาพและมาตรฐานระดับสากล

เมื่อ 2 ทศวรรษข้างหน้า จะมีความต้องการใช้เครื่องบินในเอเชียแปซิฟิกเพิ่มขึ้น 35% ทำให้ความต้องการนักบินพาณิชย์สูงขึ้นตามไปด้วย



ซึ่งมหาวิทยาลัยรังสิตมีคณะต่างๆ ารองรับอยู่ โดยเฉลี่ยแล้วมีนักศึกษาที่เรียนจบและพร้อมจะเป็นนักบินประมาณ 50 คนในแต่ละรุ่น

ข้อจำกัดอีกส่วนที่ส่งผลต่อตัวเลขการผลิตนักบิน นั่นก็คือ ค่าใช้จ่ายในการเรียนที่ สถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต มีค่าใช้จ่ายการเรียนตลอดหลักสูตรอยู่ที่ 2.3 ล้านบาท ก่อนจะรับมาเป็น 2.9 ล้านบาทในปัจจุบัน ตลอดหลักสูตร 4 ปี 130 หน่วยกิต นับเป็นจำนวนชั่วโมงเรียน 200 ชั่วโมง แม้ว่าเส้นทางกรเป็นนักบินพาณิชย์

สายการบินพาณิชย์ส่วนใหญ่จะใช้วิธีการให้ทุน Pilot trainee อย่างเช่น การบินไทย ไทยแอร์เอเชียจะจัดให้ทุนไปเรียน ขณะที่บางสายการบินจะใช้วิธีเปิดรับนักบินในตลาดที่มีอยู่แล้ว ทำให้เกิดการไหลของนักบินไปสู่ตลาดที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่า

ทั้งนี้ ในประเทศไทยยังมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเอาไว้ว่า คนที่จะเป็นนักบินได้ต้องเรียนจบระดับปริญญาตรีเท่านั้น เทียบกับในต่างประเทศ เช่น ในยุโรป คนที่จบไฮสคูลสามารถเรียนและสอบเพื่อเป็นนักบินได้

“นักบินเป็นอาชีพเฉพาะ สำหรับคนไทยเท่านั้น การสอบในแต่ละครั้งจนที่สอบได้ส่วนใหญ่มักจะกลายเป็นวิศวกรสายวิทย์ทั้งสิ้น เพราะข้อสอบเน้นไปในด้านวิศวะและคณิตศาสตร์ นี่ก็เป็นหนึ่งในข้อจำกัดอย่างหนึ่ง”

อย่างไรก็ดี ในส่วนของสถาบันการบิน ม.รังสิต จะมองถึงความยั่งยืนในการผลิตบุคลากรที่เป็น นักบินพาณิชย์ จากในครั้งแรกที่เปิดการเรียนการสอน จนถึงวันนี้ ค่าเงินบาทถึงรุ่นที่ 10 และเตรียมเปิดรับนักศึกษา รุ่นที่ 11 ในเดือนมิถุนายนนี้

จากตัวเลขการขยายตัวของสายการบินต้นทุนด้านในเอเชียช่วงปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2554 ทั้ง เวียดนาม ลาว เมียนมา สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และไทย มีสายการบินต้นทุนค่าเพิ่มขึ้นมาว่าสายการบิน

คาดการณ์ว่าในอีก 2 ทศวรรษข้างหน้า จะมีความต้องการใช้เครื่องบินในเอเชียแปซิฟิกเพิ่มขึ้น 35% ซึ่งจะทำให้ความต้องการนักบินพาณิชย์สูงขึ้นตามไปด้วย

“ข้อมูลที่เราทราบ คนไทยที่ประกอบอาชีพนักบิน ปัจจุบันมีอยู่ประมาณ 4 พัน

คน แต่จริงๆ แล้วความต้องการในภาพรวมมีมากถึง 6 พันคนต่อปี ขณะที่ นักบิน เป็นอาชีพสูงงาน แอร์ไลน์ที่จดทะเบียนในไทย ต้องมีนักบินเป็นสัญชาติไทยเท่านั้น เมื่อเทียบกับตัวเลขที่แต่ละสายการบินการศึกษาในระบบผลิตได้อยู่ที่ 500 คน นั่นก็ทำให้การชิงตัวบุคลากรเกิดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาในระยะสั้นสำหรับผมแล้ว มองว่าจะแก้ปัญหายั่งยืน ก็คือ การผลิตคน การผลิตนักบินให้ได้ โดยอยู่ภายใต้มาตรฐานสากล”

ดร.เสริมศักดิ์ อยุเย็น ประธานโครงการหลักสูตรวิศวกรรมการบินและนักบินพาณิชย์ (Aeronautical Engineering and Commercial Pilot) คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) กล่าว

โดยข้อเสนอแนะที่อาจจะเห็นเพื่อการพัฒนา “นักบิน” ของไทยให้ทันกับความต้องการนั้น อันดับแรก ค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้เมื่อเทียบกับภาระเรียนในสายวิศวกรก็สูงกว่าหลายเท่าตัว

“อุปสรรคทางการพูดถึงความจำเป็นไม่ได้ว่ามีมากน้อยแค่ไหนสำหรับการกู้ยืมเรียนที่จะช่วยแบ่งภาระสำหรับผู้ที่มีเงินไม่มากนัก เพราะปัญหาหลักที่พบ คือ ค่าใช้จ่าย ทำให้เราขาดเด็กในหลายคน แม้จะมีคุณสมบัติครบก็ตาม

สำหรับการแก้ปัญหาในระยะสั้นอีกส่วนก็คือการยกระดับอาชีพนักบินให้เป็น **สมาชิวิชาชีพ** ซึ่งส่วนนี้ต้องใช้เวลาคิดเน้น การ ทบทวนได้ น่าจะเป็นอีกทางช่วยให้การพัฒนาด้านอื่นที่ความต้องการและเน้นมาตรฐานมากขึ้น”

จากสถานการณ์ขาดคนและการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินดังกล่าวเป็นแรงผลักดันให้ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในการผลิต “นักบินพาณิชย์”

การเปิดหลักสูตรปริญญาตรีวิศวกรรมการบินและนักบินพาณิชย์ (Aeronautical Engineering and Commercial Pilot) ขึ้นเป็นครั้งแรกในเดือนสิงหาคม 2558 เป็นเพียงการผลิตวิศวกรการบินและนักบินพาณิชย์

นักบินพาณิชย์ที่มีคุณภาพระดับนานาชาติ โดยในรุ่นแรกปี 2558 มีจำนวนนักศึกษา 24 คน ขณะที่ปีต่อมาในปี 2559 เปิดรับนักศึกษา จำนวน 30 คน

ทั้งนี้ การเรียนการสอนในปี 1 จะเรียนเกี่ยวกับวิชาพื้นฐานทั่วไป ปี 2 เรียนวิชาพื้นฐานวิศวกรรมศาสตร์ ปี 3 เรียนวิศวกรรมอากาศยาน และในปีที่ 4 จะเรียนเกี่ยวกับการเป็นนักบิน

พอจบปี 4 วิชาที่เรียนจะออกมาเทียบโอนเป็นหน่วยกิตเข้ากับหลักสูตรวิศวกรรม และ ได้สิทธิ์สอบเป็นนักบินพาณิชย์

นอกจากนี้ยังมีแผนงานที่ทางคณะฯ ดำเนินการคือ การจัดตั้ง วิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยตั้งอยู่ในสจล. ในปัจจุบัน

ภารกิจหลักคือ ศูนย์กลางฝึกอบรมบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบิน การฝึกอบรมดังกล่าวจะครอบคลุมสายงานที่ปฏิบัติงานในสายการบินทั้งหมด อาทิ บริหารจัดการสนามบิน วิศวกร วิศวกรประจำสายการบิน วิศวกรซ่อมบำรุงสายการบิน วิศวกรซ่อมอากาศยาน วิศวกรซ่อมเครื่องยนต์อากาศยาน เป็นต้น

ท่ามกลางการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ที่รุนแรงขึ้นเรื่อยๆ การจัดการ “นักบิน” จะก้าวทัน “วิกฤติ” ความต้องการได้มากน้อยแค่ไหน ยังคงต้องติดตาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้