

การศึกษาด้านการบินเพื่อธุรกิจการบิน ตามหาความฝันเพื่อให้มันเป็นความจริง?
STUDYING IN AVIATION BUSINESS TO FULFILL THE DREAM OR TO MAKE IT REAL?

จิตลดา ปิยะทัต¹
JITLADA PIYATAT¹

บทคัดย่อ

ปัจจุบันมีผู้สนใจในระดับอุดมศึกษาเลือกเรียนสาขาเกี่ยวกับการบินมีจำนวนค่อนข้างมากเนื่องจากกลุ่มคนรุ่นใหม่เล็งเห็นว่างานด้านการบินเป็นที่น่าสนใจ รายได้ดี ได้พบปะผู้คน มีความท้าทายและบางส่วนของงานยังเปิดโอกาสให้เดินทางท่องเที่ยว ธุรกิจการบินมีสิ่งดึงดูดใจทำให้คนอยากมาทำงานเนื่องจากโอกาสในการเดินทางไปยังสถานที่ใหม่ เพื่อเพิ่มประสบการณ์เปิดโลกทัศน์ที่กว้างขึ้น ขณะเดียวกันผู้ประกอบการธุรกิจด้านการบินก็ต้องการบัณฑิตที่มีคุณภาพสอดคล้องกับธุรกิจ ดังนั้นสถาบันการศึกษาที่จัดการเรียนการสอนด้านการบินควรทำความเข้าใจภาคธุรกิจที่จะรองรับบัณฑิตหลังผ่านกระบวนการเรียนรู้ว่าจะสามารถนำองค์ความรู้และนำพาตนให้ไปถึงเป้าหมายหลังจบการศึกษา การสอนในระดับมหาวิทยาลัยควรคำนึงถึงความต้องการของกลุ่มธุรกิจเพื่อให้มั่นใจว่าเนื้อหาของหลักสูตรควรได้รับการปรับให้เข้ากับการเติบโตของภาคธุรกิจอีกทั้งเนื้อหาในการศึกษาเกี่ยวกับการบินจึงไม่ควรยึดติดอยู่กับทฤษฎีเก่าควรปรับเนื้อหาที่เรียนให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงสถาบันการศึกษาในสาขาที่เกี่ยวกับการบินและการปรับตัวของสถาบันการศึกษาที่มีเปิดสาขาหลักสูตร เพื่อให้สถาบันที่จัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับด้านการบินนำไปเป็นแนวทางเพื่อปรับปรุงหลักสูตรหรือเตรียมพร้อมผู้เรียนให้สอดคล้องกับภาคธุรกิจการบิน

คำสำคัญ : 1. หลักสูตร 2. การศึกษาด้านการบิน 3. ผู้ประกอบธุรกิจด้านการบิน

ABSTRACT

Nowadays, the number of students who are interested in studying for a degree in aeronautical studies is quite large, as the new generation people find

¹ สาขาการจัดการธุรกิจการบิน, คณะวิทยาการจัดการ, สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

aviation related jobs interesting because of attractive income as well as the opportunity to meet new people from different cultures. Aviation business has been contributed to offer benefits due to the opportunity to travel to new places, enhance some broader-vision experiences. Apart from this, business entrepreneurs tend to require the qualified graduates that are suitable for their business growth; therefore, aviation knowledge learned in class should be relevant to support the change and requirement of aviation segments. Moreover, it is almost certain that aviation knowledge learned in class contributed to the achievement of aviation students after their graduations. University-level teaching should take the requirement of business segments into account to ensure that the contents of the curriculum should be tailored to the growth of business sectors. Aviation business trends influence on the up-to-date contents of aviation education, so the contents of aviation study should not be confusing with old-fashioned theories as the aviation business should always be adaptable in similar and different circumstances. Aviation study could challenge learners and instructors as well as the aviation business entrepreneurs. This article is intended to reflect the continuing education in the field of aviation, which is of interest to those seeking further study and adaptation of a competitive institution. Will there be any aviation support for those students?

This is to allow the institution to provide instruction on aviation as a guideline to improve the curriculum or to prepare students for the business sector.

Keywords: 1.curriculum 2. aviation education 3. Aviation business

ความนำ

ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมากมายสอดคล้องแผนพัฒนาเศรษฐกิจจากรัฐบาลได้ปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ "ไทยแลนด์ 4.0" และได้ปรับปรุงอุตสาหกรรมเป้าหมายในการส่งเสริมและผลักดันขนานใหญ่ โดยต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม และผลักดัน 5 อุตสาหกรรมใหม่ซึ่งเรียกว่า New S-Curve โดย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ ได้แก่ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร New S-Curve ในเบื้องต้น พบว่ามีหลายธุรกิจบริการที่มีโอกาสในการพัฒนาและสร้างรายได้ให้กับประเทศ เช่น ธุรกิจบริการด้านการศึกษา อาทิ ธุรกิจบริการด้านการฝึกอบรมบุคลากรในด้านต่างๆ ที่ไทยมีความเชี่ยวชาญอย่างด้านการโรงแรม การบิน และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560–2564) คือยุทธศาสตร์แผนการตลาดท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และแผนของ

หน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปในภาพรวมได้ว่าแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 มุ่งเน้น 1.การส่งเสริมความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนของประเทศ 2.การเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำ 3.การนำรายได้และความเข้มแข็งสู่เศรษฐกิจเนื่องจากหลายประเทศเกิดการจ้างงานอย่างต่อเนื่อง เพราะสร้างรายได้หลักๆที่มาจากการท่องเที่ยวนำเงินเข้ามาในประเทศของตน ปัจจุบันแนวโน้มด้านการบินมีการพัฒนาเติบโตอย่างต่อเนื่องความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวทั้งภายในและต่างประเทศ ผลักดันให้เกิดรายได้จากอุตสาหกรรมการบินทำให้การเดินทางโดยสารเครื่องบินเป็นเรื่องง่ายและราคาถูกลงเพราะมีการแข่งขันที่รุนแรงทั้งจากสายการบินที่ให้บริการครบครันและสายการบินต้นทุนต่ำหลายสายนอกเหนือจากแข่งขันเรื่องราคาแล้วยังต้องแข่งขันในเรื่องของการให้บริการโดยเพิ่มการให้บริการรูปแบบใหม่ๆ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่ลดสิ่งที่ไม่จำเป็นบนเที่ยวบินออกไปหากผู้โดยสารอยากได้ระหว่างเดินทางต้องเสียเงินเพิ่มเพื่อสร้างรายได้กับสายการบิน แต่ในภาวะการแข่งขันปัจจุบันสายการบินเหล่านี้ก็เลือกที่จะเพิ่มให้กับลูกค้าโดยถือเป็นการเพิ่มมูลค่าการให้บริการ เช่น สายการบิน นกแอร์มีการให้บริการเสริฟอาหารว่างระหว่างเที่ยวบินหรือสายการบิน ไทยไลอ้อนแอร์ไม่มีการเรียกเก็บค่าสัมภาระเพิ่มหากผู้โดยสารนำมาไม่เกินจากที่สายการบินกำหนดไว้เหล่านี้ล้วนเป็นการสร้างความแตกต่างเพื่อเป็นทางเลือกกับผู้เดินทาง การจัดการด้านการศึกษาเพื่อสนับสนุนหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางสาขาหนึ่งก็คือธุรกิจการขนส่งด้านการบิน สถาบันการศึกษาหลายแห่งจึงพิจารณาเปิดสอนหลักสูตรด้านการบินเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลและการขยายตัวเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

การเรียนรู้การบินและงานการบินเป็นสิ่งที่ต้องอาศัยการปรับตัวอยู่เสมอเพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ในส่วนของผู้เรียนนั้นต้องมีความใฝ่รู้อยู่เสมอต่อข่าวสารความเคลื่อนไหวหรือแม้กระทั่งนวัตกรรมใหม่ที่เข้ามาเกี่ยวข้องโดยบางครั้งการขึ้นสิ่งใหม่ๆที่นักศึกษาต้องติดตามอาจต้องอาศัยครูเป็นผู้ชี้แนะตามแนวคิดของ เอกชัย กี่สุขพันธ์(2009) กล่าวว่าลักษณะของครูมืออาชีพ คือครูที่นอกจากจะมีความรู้ มีคุณธรรมจรรยาบรรณวิชาชีพแล้ว ยังต้องมียอดประกอบ 3I ดังต่อไปนี้ คือ การสร้างแรงบันดาลใจ (Inspiration) ทักษะการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและทักษะสื่อสาร (IT & Communication skills) และการออกแบบการเรียนรู้ (Instructional design) หรือออกแบบวิธีการเรียนรู้ที่แตกต่างกันได้ เทคนิคสำคัญสำหรับครูมืออาชีพ คือการปรับใช้เทคโนโลยีให้เหมาะการเรียนการสอนด้านการบินของหลากหลายสถานศึกษานำคนที่เคยอยู่ในภาคธุรกิจการบินเข้ามามีส่วนร่วมต่อยอดทางการศึกษาให้กับนักศึกษาของตนเองเนื่องจากงานการบินบางส่วนเป็นสิ่งเฉพาะทางบางอย่างอ่านเพียงจากในตำราก็อากการขยายความได้ยากจึงต้องอาศัยประสบการณ์จากผู้สอนและทฤษฎีบางส่วนเพื่อกำหนดกรอบในการศึกษาวิชาการการบินไปพร้อม ๆ กัน

การจัดการเรียนการสอนด้านการบิน

การเปิดการเรียนการสอนด้านการบินในระดับอุดมศึกษาทั้งส่วนภาครัฐและภาคเอกชนได้เปิดหลักสูตรการศึกษาในหลักสูตรในปี 2559 สถาบันอุดมศึกษาที่เปิดสอนด้านการบินจำนวน 27 แห่ง โดยที่เปิดสอนในรูปแบบสถาบันการบินและคณะการบินมีจำนวน 5 แห่ง 27สถาบันที่เปิดหลักสูตรการบิน มีดังนี้

- 1.มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต
- 2.มหาวิทยาลัยเกริก
- 3.มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน
- 4.มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
- 5.มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
- 6.มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
- 7.มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีตะวันออก วิทยาเขตบางพระ
- 8.มหาวิทยาลัยนครพนม
- 9.มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ
- 10.มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
- 11.มหาวิทยาลัยรังสิต
- 12.มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต
- 13.มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
- 14.มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์
- 15.มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
- 16.มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี
- 17.มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- 18.มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 19.มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- 20.มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- 21.มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
- 22.วิทยาลัยนานาชาติเซนต์เทเรซา
- 23.สถาบันจัดการปัญญาภิวัฒน์
- 24.สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- 25.สถาบันการบินพลเรือน
- 26.มหาวิทยาลัยมหาสารคาม (กำลังจะเปิด)

27.วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม เป็นการสอนในรูปแบบสถาบันการบินและคณะกรรมการบิน 5 แห่ง ในจำนวนนี้มี 3 แห่ง คือ สถาบันการบินพลเรือน มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซียและมหาวิทยาลัยรังสิตมีผลการประเมินคุณภาพภายนอกรอบสามอยู่ในระดับดีส่วนอีก 2 แห่ง คือมหาวิทยาลัยนครพนม และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตบางพระ จังหวัดชลบุรีความคิดริเริ่มของมหาวิทยาลัย Purdue ภาควิชาเทคโนโลยีการบินผู้นำในรัฐบาลการศึกษาและอุตสาหกรรมได้ชี้ให้เห็นว่าในยุคโลกาภิวัตน์ส่วนสำคัญการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญด้านการบินในอนาคตเป็นผลให้หลายปีที่ผ่านมาเรื่องการบินนักศึกษาต้องเรียนรู้ด้วยมุมมองกว้างๆหากพวกเขาอยากประสบความสำเร็จในอาชีพการบินของพวกเขาโดยเริ่มการวางแผนโครงการระยะยาวเพื่อรวมแนวคิดเรื่องโลกาภิวัตน์เข้ากับหลักสูตรทั้งหมดและโดยมีภารกิจ ดังนี้

(ก) ตรวจสอบความต้องการในโลกาภิวัตน์

(ข) พัฒนาวางแผนกลยุทธ์หลักสูตรตามภาวะการณ์ปัจจุบัน

(ค) ส่งเสริมให้เกิดการใช้กลยุทธ์เหล่านี้ ให้คงดำเนินต่อไป Ronald, Sergey & Timothy (2011) ดังนั้นสถาบันการศึกษาควรมีความตื่นตัวที่จะออกแบบหลักสูตรในการเรียนด้านการบินให้สอดคล้องและเป็นประโยชน์ต่อผู้เรียนโดยคำนึงถึงตลาดงานที่จะรองรับให้มากขึ้น เกิดการแข่งขันระหว่างสถาบันการศึกษาด้วยกันและในปัจจุบันก็มีอัตราสูงขึ้นเพราะมีผู้สนใจมาเรียนการบินเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพราะคนรุ่นใหม่ปัจจุบันคิดว่าการบินเป็นงานที่ทำหายและได้รับค่าตอบแทนที่ดี หลายสถาบันการศึกษาจึงทำการเปิดการเรียนการสอนเนื้อหาวิชาอย่างครอบคลุมเช่น วิชาวิชาการบริการบนเที่ยวบิน (In-flight service) การบริการภาคพื้นดิน (Ground service) การจัดการธุรกิจการบิน (Airline business) การจัดการท่าอากาศยาน (Airport management) การสำรองที่นั่งและบัตรโดยสาร (Ticketing and reservation) ครีวการบิน (Catering) จากความหลากหลายของธุรกิจการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลัก หลายสายการบินมีแนวโน้มที่จะเพิ่มโมเดลธุรกิจอื่นๆ ในช่วงที่มีการขยายตัวหรือแข่งขันสูงที่คล้ายการจัดการภายใต้องค์กรเดิม ในขณะที่สายการบินเกิดการปรับตัวของธุรกิจ สถานศึกษาจึงควรที่จะปรับปรุงเนื้อหาในหลักสูตรให้ก้าวทันต่อภาคธุรกิจเพื่อเป็นการเตรียมพร้อมสร้างคนเข้าสู่สถานประกอบการ เนื่องจากการบินเป็นสิ่งที่มีความสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดโดย Lemon and Sahota (2003) กล่าวว่า “นวัตกรรม เป็นผลจากการใช้ความรู้ในเรื่องตลาดใหม่และหรือความรู้เชิงเทคนิคใหม่ๆ ที่นำไปสู่การพัฒนาผลิตภัณฑ์” สิ่งที่เคยทันสมัยหรือล้าสมัยหากผ่านไปสักระยะก็จะมีสิ่งใหม่มาปรับใช้และทดแทน ดังนั้นสายการบินและสถาบันการศึกษาทั้งในส่วนผู้สอนและผู้เรียนต้องมีการก้าวทันและก้าวพ้นสิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ มหาวิทยาลัยที่มีการสอนหลักสูตรการบินบางแห่งได้เพิ่มการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีโดยติดต่อกับระบบสำรองที่นั่งเพื่อส่งอาจารย์ในสังกัดของตนไปอบรมและเมื่อจบตามหลักสูตรจะได้รับใบประกาศนียบัตรและอาจทำข้อตกลงระหว่างระบบกับสถาบันการศึกษาเพื่อนำโปรแกรมระบบสำรองที่นั่งมาบรรจุคอมพิวเตอร์และจ่ายค่าธรรมเนียมดูแลผู้ใช้(user)เป็นรายปี/เครื่องเพื่อนำมาสอนนักศึกษาในรายวิชาและมากกว่านั้นนักศึกษาที่เรียนครบและสอบผ่านจะได้ประกาศนียบัตรโดยตรงจากทางศูนย์ที่ดูแลระบบอีกด้วย เช่นระบบสำรองที่นั่ง อมาดิอุส เมื่อนักศึกษาเรียนจบไปสามารถใช้ประโยชน์เป็นใบเบิกทางให้กับตัวเองอีกด้วย สิ่งสำคัญคือระหว่างที่เรียนผู้เรียนต้องสามารถก้าวทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาและภาวะการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมด้านการบิน เช่นในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นสายการบินต้องสามารถวิเคราะห์และควบคุมปัจจัยใดบ้างที่จะทำให้ค่าใช้จ่ายทางตรงไม่สูงขึ้นกว่าคู่แข่งเพราะผลกระทบที่ตามมาจะทำให้ราคาบัตรโดยสารปรับตัวสูงขึ้นตามอาจต้องทำการซื้อประกันน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าเพื่อลดความเสี่ยง (Hedging program) ทั้งนี้การซื้อประกันน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าก็ต้องพิจารณาตามสถานการณ์ว่ามีส่วนใดมาเกี่ยวข้องบ้างทั้งในปัจจุบันและระยะอันใกล้ หรือในกรณีของสถานการณ์ที่อยู่ในช่วงของการ

เดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงสิ่งใดเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิด เช่น โรคระบาด สงคราม ความไม่สงบทางการเมือง เมื่อสามารถวิเคราะห์เข้าใจปัญหาได้จะทำให้เกิดความคิดต่อยอดในการหาทางปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจให้ทันท่วงที แนวทางตัวอย่างของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการทั้งจากภาครัฐและกรรมการอิสระจากภาคเอกชน กำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆอย่าง สม่าเสมอ พร้อมทั้งการกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวเพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางแผนมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม ด้านการเรียนรู้ในสาขาการบินมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรจะรอบรู้ในความเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้อง เศรษฐกิจ สังคม ภาวะการณ์ของโลก บทเรียนในตำราจะเป็นบางส่วนในการเบิกทางให้เด็กได้ใช้ความคิดและนำหลักการเหล่านั้นมาประยุกต์ใช้ อีกส่วนที่สามารถทำให้เข้าใจได้มากขึ้นคือการให้เด็กได้เรียนรู้จากกรณีศึกษาต่างๆที่อาจเป็นประโยชน์และศึกษาได้จากแนวทางแก้ไขในแต่ละประเด็น

บางหลักสูตรก็ไปร่วมทำข้อตกลง MOU ทางการศึกษาร่วมกัน เช่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพเปิดหลักสูตรช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน ภายใต้มาตรฐานองค์การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในอุตสาหกรรมอากาศยานแห่งสหภาพยุโรป (EASA) เมื่อสำเร็จการศึกษาผู้เรียนจะได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพโดย EASA ซึ่งต่างจากประกาศนียบัตร ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง เพราะเป็นมาตรฐานอาชีพมากกว่า หลังจากนั้น 2 ปีเมื่อเก็บชั่วโมงทำงานจริงให้ครบสามารถขอใบอนุญาตของ EASA ตามมาตรฐานนั้น ๆ ได้รวมถึงความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ สำหรับหลักสูตรช่างอากาศยานเป็นหลักสูตรระยะสั้น 1ปีผู้สมัครผ่านการคัดเลือกจะเข้าอบรมด้านทักษะด้านงานซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นพื้นฐาน ณ สถาบันการบินแห่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพเป็นระยะเวลา 6 เดือน หลังจากนั้นจะเรียนในภาคปฏิบัติกับปียเอซีเป็นระยะเวลา 3 เดือน และหลังจากนั้นนักศึกษาจะเข้าไปเรียนรู้ขั้นตอนและฝึกการปฏิบัติจริงหน้างาน (On The Job) ณ สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นระยะเวลา 3 เดือน รวมเรียนทฤษฎี ปฏิบัติ และฝึกงาน 12 เดือน ทั้งนี้ในระยะแรกของการเปิดหลักสูตรนี้มีเป้าหมายเพื่อผลิตช่างอากาศยานให้เข้าสู่ระบบการทำงานของ สายการบินไทยแอร์เอเชียโดยเฉพาะ ดังนั้นในระหว่างการเรียนนักศึกษาจะได้รับเงินเดือนจากไทยแอร์เอเชียเสมือนเป็นพนักงานของสายการบินไทยแอร์เอเชีย

การเตรียมคนเพื่อป้อนสู่ตลาดงานเป็นทางออกหนึ่งในวิธีแก้ปัญหาดขาดแคลนบุคลากรจากที่ไทยเราเคยประสบเหตุวิกฤติจากตรงแดงมาหรือปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยมาตั้งแต่ 18 มิถุนายน 2558ก่อนที่ ICAO จะประกาศปลด "ธงแดง" ประเทศไทยไปเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 หลังจากนั้นก็มีการแข่งขันระหว่างสายการบินมีแนวโน้มรุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปิดเส้นทางใหม่

และการขาดแคลนบุคลากรนอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของเทียวบินยังส่งผลให้เกิดการแข่งขันเพื่อแย่งชิงบุคลากรด้านการบิน เช่น นักบิน แอร์โฮสเตส วิศวกร และช่างเทคนิคเป็นต้นเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมสถานศึกษาบางแห่งมีการลงทุนสร้างเครื่องบินจำลองเพื่อให้นักศึกษาของตนได้เรียนและฝึกเหมือนปฏิบัติงานจริงเป็นต้น เหล่านี้เองก็เป็นส่วนประกอบกระตุ้นใจของผู้เรียนเช่นกันว่าหากเลือกมาเรียนแล้วจะมีอุปกรณ์การเรียนการสอนที่จะส่งเสริมผู้เรียนได้หรือไม่ นอกจากนี้ผู้สอนที่มีประสบการณ์และมีความชำนาญงานด้านการบินมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับการได้เอาไปใช้ในงาน แต่ก็มีข้อจำกัดในวงการศึกษาไทยที่มีกรอบตามมาตรฐานคุณวุฒิว่าผู้สอนในระดับปริญญาตรีต้องจบการศึกษาที่สูงกว่าตั้งแต่ชั้นปริญญาโทขึ้นไป และบางสถานศึกษาระบุอย่างชัดเจนว่าต้องจบการบิน เมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าคนที่จบสายตรงได้รับวุฒิการบินนั้นไม่น้อยมากเนื่องจากในอดีตสาขานี้ยังไม่มีการเรียนการสอนที่ระบุนโยบายการบินอย่างชัดเจนจึงทำให้บุคลากรที่ได้มีแต่วุฒิการศึกษาแต่อาจต้องรอเวลาสะสมประสบการณ์ แตกต่างจากผู้สอนบางคนที่ไม่อาจไม่มีวุฒิตรงสาขการบินแต่มีความเชี่ยวชาญในงานและในธุรกิจที่ทำ การเรียนบางอย่างจึงจำเป็นต้องพัฒนาไปพร้อมกันทั้งศาสตร์ความรู้และศิลปะในการถ่ายทอดโดยผู้ชำนาญ

เกณฑ์มาตรฐานหลักสูตรระดับปริญญาตรี พ.ศ.๒๕๕๘ (ประเด็นอาจารย์)			
ประเด็น	ปริญญาตรี		หมายเหตุ
	วิชาการ	วิชาชีพหรือปฏิบัติการและหลักสูตรปริญญาตรี (ต่อเนื่อง)	
๔. อาจารย์ผู้สอน	อาจารย์ประจำหรืออาจารย์พิเศษที่มีคุณวุฒิในสาขาวิชานั้นหรือสาขาวิชาที่สัมพันธ์กันหรือในสาขาวิชาของรายวิชาที่สอน		
• วุฒิการศึกษา	ป.โทหรือเทียบเท่า หรือ ผศ.	ป.โทหรือเทียบเท่า หรือ ผศ.	เฉพาะหลักสูตรร่วมผลิต <u>กลุ่มวิชาชีพ/ปฏิบัติ</u> อนุมัติให้บุคลากรของสถาบันร่วมผลิตที่มีวุฒิปริญญาตรี แต่ต้องมีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๖ ปี สำหรับอาจารย์ปัจจุบันที่มีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามเกณฑ์ อนุมัติให้ทำพหุวิชา อาจารย์ผู้สอนในสถาบันเดิมต่อไปได้
• อาจารย์ผู้สอนที่เป็นอาจารย์พิเศษ	มีชั่วโมงสอนไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของรายวิชา โดยมีอาจารย์ประจำเป็นผู้รับผิดชอบรายวิชานั้น		อนุมัติวุฒิปริญญาตรีหรือเทียบเท่า และประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๖ ปี

รูปภาพที่ 1. เกณฑ์มาตรฐานหลักสูตรระดับปริญญาตรี (ประเด็นอาจารย์)

(ที่มา: http://www.mua.go.th/users/bhes/front_home/Data%20Bhes_2559/criterion%20developmen_g_58.pdf)

อีกประเด็นที่เป็นสิ่งที่น่าสนใจคือสัดส่วนผู้เรียนและผู้สอนเพื่อสร้างคุณภาพและประสิทธิภาพในการเรียนรู้ไม่ควรให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นจนทำให้หลายแห่งทำเป็นธุรกิจเพื่อการศึกษา โดยเน้นการสร้างยอดและทำเป้าหมายจนนักศึกษาแต่ละเลยในเรื่องคุณภาพของการเน้นให้

องค์ความรู้ในขณะที่มีโอกาสทางการศึกษามากขึ้นแต่ต้องมาพร้อมกับคุณภาพและมาตรฐานด้วย สิ่งที่เราเรียนที่สอนต้องเกิดประโยชน์เพื่อนำไปสู่พัฒนาการที่ดีและมีมุมมองเห็นถึงประโยชน์และปัญหาของธุรกิจแวดล้อมด้านการบินตัวบ่งชี้ว่านักศึกษาที่บ่มเพาะจากสถานที่ศึกษาใดได้รับการถ่ายทอดมาเป็นอย่างดีเป็นที่ต้องการของหน่วยงานหรือไม่สามารถวัดผลได้จากจำนวนบัณฑิตที่จบไปแล้วสามารถได้รับการบรรจุงานมีงานรองรับ ดังนั้นจะพบว่าปัญหานอกจากการกำหนดวุฒิของผู้สอนให้จบตรงในสาขาการบินนั้นที่อาจจะทำให้แค่ได้คุณวุฒิของผู้สอนแต่ในทางปฏิบัติคนที่มาประกอบการณ์มายาวนานแต่ขาดวุฒิในการสอนด้านนี้ก็จะทำให้เสียโอกาสที่จะได้เรียนมีกรณีศึกษามากมายจากผู้สตั๊ดเพราะมีเกณฑ์เป็นตัวกำหนดการศึกษา ประเด็นต่อมาในปัจจุบันหนังสือหรือตำราการบินมีค่อนข้างน้อยหรือที่มีอยู่ก็ไม่ทันต่อเหตุการณ์ส่วนมากก็จะเป็นตำราภาษาต่างประเทศซึ่งราคามีค่อนข้างสูงและนักศึกษาอาจมีทุนไม่มากพอ ดังนั้นปัจจัยด้านการเรียนการสอนที่จะส่งเสริมต่อตัวผู้เรียนได้ดีคือสถาบันการศึกษาต้องสนับสนุนในการหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อเอื้อต่อการเรียนรู้เช่น การสนับสนุนด้านตำราเรียนด้านการบิน ส่งเสริมบุคลากรในหน่วยงานมีการเพิ่มทักษะการเรียนรู้อยู่เสมอโดยอบรมสัมมนาเพื่อนำซึ่งองค์ความรู้ที่ได้รับมาใช้ให้เกิดประโยชน์ อีกแหล่งที่เป็นการเรียนรู้ที่ดีคือร่วมมือกับภาคธุรกิจเพื่อขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาฝึกงาน ในปัจจุบันมีสถานศึกษาหลายแห่งที่เปิดสอนหลักสูตรระดับปริญญาตรีโดยสอนจากผู้เชี่ยวชาญในวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินแล้วมีการส่งนักศึกษาของตนเพื่อไปฝึกงานกับสถานประกอบการจริง ในส่วนนี้งานหรืองานที่เกี่ยวข้องกับเอกสารซึ่งในส่วนนี้เอกสารบางอย่างที่ใช้ในด้านการบินเป็นข้อมูลเฉพาะและไม่อาจเผยแพร่ที่ได้ได้ก็จะเป็นประโยชน์กับนักศึกษาฝึกงานเพื่อเพิ่มการเรียนรู้จากความรู้ในห้องเรียนและตำราทำให้เกิดความเข้าใจและได้เห็นสถานการณ์ชัดเจนยิ่งขึ้นทั้งในทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหน้างานซึ่งในแต่ละครั้งที่เจออาจมีความเหมือนหรือต่างหรือยังไม่เคยเกิดขึ้นเลยก็จะได้ไปฝึกการแก้ปัญหาบางอย่างในทฤษฎีที่ไม่ได้ระบุไว้เราอาจต้องได้รับคำแนะนำจากผู้มีประสบการณ์ในงานเพื่อที่จะเรียนรู้ให้ผ่านไปได้ อีกทั้งยังเป็นโอกาสที่ดีหากว่าระหว่างฝึกงานนักศึกษาได้แสดงศักยภาพของตนให้หน่วยงานได้ประจักษ์ อาจได้รับการพิจารณาให้กรณีตำแหน่งนั้นมีอัตราว่างหรือขาดแคลนกำลังคน ในการประชุมเชิงวิชาการ Crehan, J. E. (1995). ได้กล่าวถึงโอกาสในการศึกษาต่อทางการบินว่าได้ให้ความสำคัญในเรื่องของความสามารถและศักยภาพของคนความต้องการบุคลากรของอุตสาหกรรมด้านการบินในอนาคตเริ่มแรกคือคุณสมบัติพื้นฐานและประสบการณ์สถาบันที่สอนจะต้องจัดเนื้อหาการเรียนการสอนให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งตัวสถาบันเองและตอบโจทย์อุตสาหกรรมการบินให้เกิดประสิทธิภาพ

ตัวอย่างสายการบินที่รับนักศึกษาฝึกงาน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)

<http://career.bangkokair.com/JobAdvertisements/InternShip>

ครัวการบินกรุงเทพ

<https://www.bangkokflightservices.com/home/careers/trainee-program/>

สายการบินนกแอร์

<https://www.nokair.com/content/th/about-nok-air/internship.aspx>

บริษัททวิงสแปน

http://www.thaiairways.com/ru_RU/about_thai/careers/career2.page?

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยสไมล์ สายการบินไทยโลอนท์แอร์ สายการบินลพบุรีแอร์ เซอร์วิส (ไทยแลนด์) สายการบินโคเรียนท์ แอร์ สอดคล้องกับก่อนหน้านี้ที่ประเทศไทยประสบปัญหาติดตรงแดงหรือปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยสาเหตุหลักคือมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินและส่วนหนึ่งมาจากการขาดแคลนบุคลากร พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง กล่าวว่าการตรวจสอบของFAA (องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา) เน้น 3 ประเด็น คือความพร้อมของผู้ถือใบอนุญาตทำการบินคือ บพ.(กรมการบินพลเรือน) ความพร้อมผู้ทำการบิน คือ สายการบิน และความพร้อมปฏิบัติงาน คือ ลูกเรือ ผลการตรวจสอบพบว่ามีปัญหา 3 ประเด็นที่เอฟเอเอตรวจพบ คือ

1. จำนวนบุคลากรที่ตรวจมาตรฐานไม่เพียงพอ ซึ่งประเด็นสำคัญนอกจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอแล้ว เจ้าหน้าที่ไทยก็มีไม่สอดคล้องกับแบบของเครื่องบินที่สายการบินแต่ละสายในปัจจุบัน ตัวอย่าง นักบินที่จะทำการบินในเครื่องบินรุ่น A380 ก็ต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการรับรอง หรือมีใบอนุญาตในการใช้เครื่องบินรุ่น A380 ในฐานะครูฝึก จะต้องถูกส่งไปฝึกกับผู้ผลิตเครื่องบินแต่ละแบบ หรือสายการบินที่มีการใช้เครื่องบินแบบนี้ๆ เช่นกันแต่กรณีของไทยยังไม่มีเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการรับรองการใช้เครื่องบินรุ่น A380 แต่ผู้ที่ออกใบอนุญาตให้นักบินที่ขับเครื่องบิน A380 ในไทย อาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการรับรองในเครื่องบินรุ่น A330 หรือรุ่นอื่นเป็นต้นเมื่อทางFAA ตรวจพบจึงไม่ให้ผ่าน

2. แนวทางปฏิบัติการตรวจสอบไม่ครบถ้วนและขาดรายการปฏิบัติบางเรื่องข้อมูลไม่ทันสมัย ไม่ครบถ้วน

3. ประสิทธิภาพการตรวจสอบมีไม่เพียงพอ ซึ่งมาจากขาดแคลนบุคลากรทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพดังนั้นสถานศึกษาควรมุ่งเน้นสร้างบัณฑิตเพื่อมารองรับในงานที่มีแนวโน้มที่จะขาดแคลนหลายแห่งมองเห็นโอกาสที่จะผลิตคนออกมาสนับสนุนธุรกิจการบินเมื่อใดก็ตามที่นักศึกษาสร้างความสำเร็จในหน้าที่การงานที่ตนเคยได้ร่ำเรียนมาแล้วคุณภาพเหล่านี้ก็จะเป็นตัวชี้วัดคุณภาพการศึกษาของสถาบันการศึกษาแห่งนั้นโดยเห็นประจักษ์เป็นรูปธรรมในทางกลับกันหากสถานที่ใดที่เด็กเลือกตัดสินใจเรียนเพียงเพราะค่าโฆษณาชวนเชื่อโดยเน้นปริมาณเป็นหลักโดยไม่เน้นคุณภาพเมื่อนักศึกษาจบไปอยู่ในการแข่งขันการหางานที่มีภาวะสูงขึ้นนักศึกษาอาจไม่ได้งานทำหรือได้ทำแล้วไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กรเท่าที่ควรก็จะกลายเป็นปัญหากระทบต่อกันไม่สิ้นสุดและจะเกิดการเปรียบเทียบผลผลิตนักศึกษาแต่ละแห่งว่าสถาบันว่ามีการเรียนการสอนที่แตกต่างกันอย่างไร บาง

แห่งผลิตได้มีคุณภาพแต่บางแห่งมาตรฐานความรู้ของเด็กยังมีไม่ครอบคลุม นอกเหนือจากการเรียน ด้านอุดมศึกษาหลักสูตรเกี่ยวกับงานบริการแล้วส่วนด้านการบินที่ได้รับความสนใจจากผู้เรียนที่ หลายๆสถาบันเปิดรองรับไปแล้วยังมีอีกส่วนที่เป็นอาชีพที่น่าสนใจที่หลายๆคนมุ่งการเรียนต่อเพื่อ ประกอบอาชีพนักบินเนื่องจากค่าตอบแทนที่จะได้รับต่อเดือนค่อนข้างสูงหลังจากที่บรรจุเข้าทำงาน แล้ว พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง" รองนายกรัฐมนตรีกล่าวว่า “อัตราเติบโตการบินในปี 2560 มีสายการ บินและเครื่องบินเพิ่มทำให้มีความต้องการนักบินถึง320คนต้องเร่งผลิตนักบินให้ได้ไม่ต่ำกว่า 310 คน ขึ้นไปทั้งนี้ตำแหน่งขาดแคลนจริง ๆ คือกัปตันเนื่องจากนักบินผู้ช่วยมีจำนวนมากเพียงพอหาก แก้ปัญหาได้จะทำให้การบินในประเทศไทยมีนักบินที่1และ2เพียงพอในระยะสั้น-ระยะกลางและ จะต้องฝึกอบรมให้ขึ้นเป็นกัปตันโดยมีเที่ยวบินสะสม 1,500-4,500 ชั่วโมงซึ่งสายการบินของไทยใช้ เวลา10ปีเทียบกับสายการบินอื่น ๆ ใช้เวลา 5-6 ปี”

> รายได้เริ่มต้น
กัปตันสายการบินต้นทุนต่ำ/เดือน

เงินเดือนเริ่มต้น			165,000 บาท
ค่าชั่วโมงบิน	1,500 บาท	80 ชม.	120,000 บาท
ค่าเดินทาง	1,000 บาท	15 วัน	15,000 บาท
ค่า L/D	500 บาท	15 ครั้ง	7,500 บาท
Fund		3%	4,950 บาท
รวม			312,450 บาท

หมายเหตุ : **กองทุนสำรองเลี้ยงชีพหักตามจำนวนปี 10 ปีหัก 10%
**บวกค่าไลเซนส์กับต้นอีกปีละหมื่นบาท

ที่มา : “ฐานเศรษฐกิจ” รวบรวม



รูปภาพที่2. รายได้เริ่มต้นกัปตันสายการบินต้นทุนต่ำ

(ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2559)

อริยะ ฝึกฝน (2007) กล่าวว่า“ในการให้ค่าตอบแทนในธุรกิจภาคขนส่ง รวมทั้งธุรกิจการ บิน มีการออกแบบให้มีผลตอบแทนแปรผันตามการทำงาน (Work Related Pay) สูงมากกว่ากลุ่ม อุตสาหกรรมอื่น ๆ โดยถ้าอธิบายให้ชัดคือ ปกติลูกเรือจะได้รับค่าตอบแทนรวมทุกเดือนสำหรับสาย การบินภูมิภาคเฉลี่ยประมาณ 4-50,000 บาท ในขณะที่เป็นเงินเดือนฐานจริง ๆ ตกที่ประมาณหมื่น กว่าบาท ส่วนที่เหลืออีก 2 – 30,000 บาทนั้น เป็นค่าบิน (Flight Allowance) และค่าตอบแทนอื่น ๆ ซึ่งถ้าไม่ได้ทำการบินก็จะไม่ได้ค่าตอบแทนส่วนนี้ โดยค่าบินนี้มีลักษณะการคิดที่แตกต่างกันโดยสาย การบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีอายุมากต้องบินข้ามทวีปมักนิยมให้ค่าบินในรูปแบบของ Per Diem คือเบี้ยเลี้ยงเดินทางให้พนักงานที่ เดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ประจำในต่างประเทศ ซึ่งเทียบได้กับเบี้ย เลี้ยงประจำวัน ซึ่งมีวิธีคำนวณค่อนข้างยุ่งยากซับซ้อน ในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำใหม่ๆ ซึ่งบินใน ภูมิภาคมักนิยมให้ในรูปแบบของ Block Hours คือ คำนวณตามเวลาในตารางบินเป็นหลักซึ่งมีวิธี

คำนวณที่เรียบง่ายกว่าส่วนค่าตอบแทนอื่น ๆ ที่เห็นความแตกต่างได้ชัดเจนระหว่างสายการบิน 2 รูปแบบ คือส่วนแบ่งค่าการตลาดในการขายสินค้าบนเครื่องบินซึ่ง สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมักไม่เน้นมากนักในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำจะให้ค่าตอบแทนที่จูงใจถือเป็นสัดส่วนค่าตอบแทนที่มีนัยสำคัญ โดยบางสายการบินจะนำเอาค่าตอบแทนเฉลี่ยจากการขายไปรวมคำนวณในเงินชดเชยเมื่อสิ้นสุดสัญญาจ้างอีกด้วยหากพูดถึงความแตกต่างทางธุรกิจบางครั้งคนอาจจะมองว่าธุรกิจแตกต่างกันด้วย เครื่องจักรหรือเรื่องของรายได้เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่อันที่จริงแล้วความแตกต่างของธุรกิจนั้น ขึ้นอยู่กับการออกแบบงานและบุคลากรเป็นสำคัญด้วยเห็นได้ชัดจากธุรกิจสายการบิน แม้จะมีเครื่องบินที่เหมือนกันแต่เนื่องด้วยแนวคิดธุรกิจที่แตกต่างกัน จึงทำให้การออกแบบงานและการบริหารคนแตกต่างกันไป ก่อให้เกิดเป็นจุดขายที่แตกต่างกันของแต่ละสายการบินซึ่งทุกเงื่อนไขนั้นมีทั้งข้อดีและข้อเสียขึ้นอยู่กับว่าแต่ละสายการบินเน้นในด้านใด โดยองค์กรต่าง ๆ จำเป็นต้องค้นหาจุดหลักในการแข่งขันของตนแล้วออกแบบโครงสร้างงานและโครงสร้างคนให้มีความสอดคล้องกันเพื่อให้ตนเองสามารถสร้างข้อได้เปรียบทางธุรกิจในสนามแข่งขันที่รุนแรงในปัจจุบันได้

(ที่มา: <http://www.haygroup.com/th/press/deails.aspx?id=44011>)

บทสรุป

การศึกษาเป็นสิ่งที่สร้างคนให้เกิดความรู้และความรู้ที่เกิดจากการศึกษาจะนำไปสู่การสร้างคนในการทำงานและสร้างชาติให้เกิดการพัฒนาและถ้าเป็นเรื่องที่นักศึกษาที่มีความสนใจในด้านใดด้านหนึ่งแล้วที่เกิดจากความปรารถนาในการเรียน (Passion) ทำให้สิ่งที่นักศึกษาต้องการอยากจะทำ อยากจะกระทำได้ อยากให้เกิดความชำนาญ สิ่งสำคัญต้องมาจากการสร้างของสถานศึกษาที่คัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญ เข้าใจในเรื่องที่จะถ่ายทอดและมีวิสัยทัศน์ (Vision) ที่กว้างไกลพร้อมปรับตัวให้เข้ากับยุคสมัยที่มีการเปลี่ยนแปลงเพราะความรู้และนวัตกรรมใหม่ๆ เกิดขึ้นทุกวัน งานการบินเป็นงานที่ทำหยาบทั้งสร้างโอกาสในเรื่องรายได้และแรงจูงใจต่าง ๆ ได้พบปะผู้คนได้ใช้ศักยภาพที่ตนเองมีอยู่ในการทำงานทั้งงานบริการหรืองานเทคนิคเฉพาะ ส่วนองค์กรเองมุ่งหวังอยากได้พนักงานที่มีความสามารถรอบด้านมีปฏิภาณไหวพริบการเป็นคนช่างสังเกตที่จะมาเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจก็เป็นสิ่งที่พึงมี และหากผู้เรียนมีพื้นฐานที่ชอบงานบริการเป็นทุนเดิมอยู่แล้วก็น่าจะปรับตัวได้ไม่ยากหลายสถานการณก็สามารถสร้างโอกาสในการเรียนรู้ที่จะทำให้ผ่านมาแต่ละจุดแต่ละปัญหาได้ต้นทุนของการมีความรู้ที่ดีจะส่งผลให้เรามีความเข้าใจในอีกฐานะของผู้ปฏิบัติงาน สถาบันเองต้องมีความตื่นตัวให้ทันต่อภาคธุรกิจว่าภาวะการณ์ปัจจุบันมีสิ่งใดในเรื่องการบินที่ควรจะต้องแทรกให้ผู้เรียนหรือมีการปรับปรุงเนื้อหาหลายวิชาให้มีความใหม่อยู่เสมอส่วนใดของธุรกิจขาดกำลังคนที่รอสถานศึกษาสร้างหรือผลิตมาป้อนตลาดงานเพราะกว่าจะผ่านการผลิตผ่านการเรียนรู้ผ่านการเก็บเกี่ยวประสบการณ์จากการทำงานเหล่านี้ต้องใช้เวลาทั้งสิ้นจึงควรจะมีการวางแผนแต่ละช่วงให้ชัดเจนท่ามกลางการ

แข่งขันที่รุนแรงไม่ว่าจากปริมาณนักศึกษาที่จะจบการศึกษาหรือสถานศึกษาที่มีเปิดสาขาวิชาเรียนที่เหมือนกันในสถานะของสถาบันการศึกษามีหน้าที่ป้อนเพาะความรู้วิชาการให้นักศึกษาโดยคำนึงถึงจรรยาบรรณเป็นหลักอย่าแค่ขายฝันขายหลักสูตรวิชาแต่ต้องผลักดันความฝันนักศึกษาที่มาเรียนเหล่านั้นให้ใกล้ความจริงมากที่สุดแม้ว่ายุคสมัยของการใช้นวัตกรรมจากมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องก้าวสู่ยุค 4.0 หรือยุค"ปัญญาประดิษฐ์" หรือ AI (Artificial Intelligence) แต่งานบางอย่างที่ยังต้องอาศัยทักษะในการตัดสินใจหรืองานหลายๆเรื่องที่ต้องใช้ใจในการให้บริการเหล่านั้นย่อมต้องการการหล่อหลอมที่ดีจากสถานที่ศึกษาเพื่อช่วยพัฒนานักศึกษาสู่โลกของการทำงาน

บรรณานุกรม / เอกสารอ้างอิง

เอกซเรย์หลักสูตรการบินผลิตคน-ลดขาดแคลน? (ออนไลน์). 30 มีนาคม 2559.

เข้าถึงจาก:<http://www.komchadluek.net/news/edu-health/224993>.

FAA ตรวจมาตรฐานการบิน ไทยขาดแคลนบุคลากรด้านการบิน (ออนไลน์). 17 กรกฎาคม 2558.

เข้าถึงจาก:<http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=958000081085>

พลิกตำรา หย่าศึกแย่งตัวนักบิน (ออนไลน์). 17 มีนาคม 2559.

เข้าถึงจาก:<http://www.thansettakij.com/content/36394>

เจาะลึกความสำคัญของ HR ผ่านธุรกิจสายการบิน (ออนไลน์). 15 มิถุนายน 2560.

เข้าถึงจาก:<http://www.haygroup.com/th/press/deails.aspx?id=44011>.

ช่างอากาศยาน ขาดแคลนหนัก ใครสนใจเรียนเลย จบแล้วทำงานทันทีกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย (ออนไลน์). 12 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึง

จาก:https://www.khaosod.co.th/economics/news_429624.

หลักสูตรที่ผ่านการรับทราบจาก สกอ (ออนไลน์). 20 มีนาคม 2561.

เข้าถึงจาก:http://www.mua.go.th/users/bhes/MUA_CURR/CurrCer.html.

เอกชัย กี่สุขพันธ์(2009) GURU ครูมืออาชีพ(Professional Teacher)(ออนไลน์). 20 มีนาคม 2561.

เข้าถึงจาก: [http://www.trueplookpanya.com/education/content/50207/-edu-teaartedu-teaart-teaarttea.Crehan, J. E. \(1995\). Educational Opportunities in Aviation](http://www.trueplookpanya.com/education/content/50207/-edu-teaartedu-teaart-teaarttea.Crehan, J. E. (1995). Educational Opportunities in Aviation)

Education. Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2).

Retrieved from <https://commons.erau.edu/jaaer/vol5/iss2/5>

Lemon, M. & Sahota, P. S. (2003). "Organizational Culture as a Knowledge Repository for Increased Innovation Capacity". *Technovation*.

Ronald S, Sergey D & Timothy D.(2011). New Initiatives for Aviation Study Abroad Programs, *Journal of Aviation Management and Education*