

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๒๕๒



134-3
18 พค 59
16-60 H

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส19554
รับที่ : 88045/59
วันที่ : 23 พ.ค. 59 เวลา : 15:30

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาขอความเห็นชอบโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากร
ด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์ ของสถาบันการบินพลเรือน
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๒๕๓๒ ลงวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๗๓๔ ลงวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๙
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสถาบันการบินพลเรือน ด่วนที่สุด ที่ สบพ ๑๓๐/๐๔๘ ลงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๙

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบ
โครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ
พร้อมครุภัณฑ์ ของสถาบันการบินพลเรือน ซึ่งต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม
ขอให้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมโดยสถาบันการบินพลเรือนขอเสนอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการดังกล่าว
ตามประเด็นร้องขอของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ประกอบด้วย ๒ ประเด็นหลัก ดังนี้

๑. แผนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ

๑.๑ แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

สถาบันการบินพลเรือนเป็นสถาบันหลักในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน
ของประเทศ ทั้งในการให้บริการทางอากาศและการบริการภาคพื้น และจากแนวโน้มการเติบโตของ
อุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสที่ดียิ่งต่อสถาบันการบินพลเรือน
ในการพัฒนาขีดความสามารถให้เป็นสถาบันหลักของประเทศและภูมิภาคในการผลิตบุคลากรและองค์ความรู้
ทางด้านการบินที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล อันจะเป็นรากฐานในการส่งเสริมและสนับสนุน
ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคและการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประกอบกับนโยบายของ
รัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics)
ทางด้านอากาศของประเทศ ทั้งนี้ อาคารเรียนเดิมของสถาบันการบินพลเรือนใช้งานมานานกว่า ๕๐ ปีแล้ว
และเมื่อความต้องการในการจัดการเรียนการสอนและฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินเพิ่มมากขึ้น
สถาบันการบินพลเรือนได้ดัดแปลงอาคารอื่น ๆ เพื่อใช้เป็นห้องเรียน ทั้งนี้ ในความเป็นจริงแล้ว อาคารเหล่านี้
มิได้มีความเหมาะสมอย่างที่จะควรจะเป็นสำหรับนำมาใช้เป็นอาคารเรียน และอาคารของฝ่ายอำนวยการ

๑.๒ มาตรฐาน...

๑.๒ มาตรฐานการบิน

มาตรฐานด้านการบินในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ซึ่งกำกับดูแลโดยกรมการบินพลเรือนของประเทศนั้นๆ และยังมีองค์กรระดับสากลที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวางกฎระเบียบข้อบังคับกำหนดมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินระหว่างประเทศ ครอบคลุมดูแลตั้งแต่มาตรฐานความปลอดภัยในการออกแบบและผลิตอากาศยาน การทำการเดินอากาศ บุคลากรและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีมาตรฐานด้านการบินของ ๔ องค์กร ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล ได้แก่

๑) องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ถือเป็นมาตรฐานขั้นพื้นฐานในการทำการเดินอากาศและการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ กรมการบินพลเรือนประเทศภาคีจะต้อง นำมาตรฐานและข้อเสนอแนะตามภาคผนวกทั้ง ๑๘ หลัก ไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และมีประสิทธิภาพเพื่อรักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของทั่วโลก

๒) สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration: FAA) ทำหน้าที่ตรวจสอบกรมการบินพลเรือนของประเทศที่มีสายการบินเดินทางเข้าสหรัฐอเมริกาว่าเป็นไปตามระเบียบของ FAA หรือไม่ หากสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (FAA) พบว่าประเทศใดไม่ได้มาตรฐานหรือบกพร่องในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยอาจพิจารณาระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตไม่ให้สายการบินนั้นเดินทางเข้าสหรัฐอเมริกาได้

๓) สำนักงานความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) เป็นองค์กรร่วมของประเทศสมาชิกยุโรป โดยวัตถุประสงค์หลักของสำนักงานความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) คือ การดำเนินการให้มีกฎ ระเบียบด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศที่เป็นมาตรฐานเดียวกันของสหภาพยุโรป ซึ่งกฎและการดำเนินการของสำนักงานความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) มีผลบังคับทางกฎหมายสำหรับประเทศสมาชิก และทำการตรวจสอบเครื่องบินที่บินเข้า่านฟ้าของประเทศสมาชิก ซึ่งสายการบินหรือประเทศที่ไม่ผ่านการประเมินอาจถูกพิจารณางดเว้นการบินเข้า่านฟ้าของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปได้

๔) สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) เป็นองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศที่ดำเนินงานโดยเอกชนมีสมาชิกมากกว่า ๑๔๐ ประเทศ และ ๒๔๐ สายการบิน มีบทบาทหลักในการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ออกนโยบายเรื่องการจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร การตรวจสอบสัมภาระและการดูแลเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

๑.๓ ความสำคัญของมาตรฐานต่อทิศทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

มาตรฐานด้านการบินเหล่านี้ถูกใช้เป็นเครื่องมือชี้วัดคุณภาพและมาตรฐานของบุคลากรด้านการบินในการคัดกรองก่อนทำงาน ดังนั้น สถาบันการศึกษาและบุคลากรด้านการบินจำเป็นต้องรักษาคุณภาพมาตรฐานของตนเองให้สอดคล้องกับมาตรฐานการบินเหล่านี้ โดยทั้งมาตรฐานสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (FAA) และสำนักงานความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) ได้มีระเบียบบางประการในการรับรองสถาบันการศึกษาด้านการบินที่จะต้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด สถาบันการบินพลเรือนเป็นสถาบันการศึกษาที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรทางด้านการบินที่ได้มาตรฐานสากล ผ่านการประเมินและได้รับการรับรองการเข้าเป็นสมาชิกประเภท Full Member โครงการ TRAINAIR PLUS ขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

๑.๔ ความต้องการบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน ความต้องการบุคลากรด้านการบินในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นจากปัจจัยต่างๆ เช่น การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศ และการขนส่งทางอากาศ การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ การขยายตัวธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำภายในภูมิภาค และนโยบายจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของรัฐบาล เป็นต้น จากการศึกษาข้อมูลองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินต่าง ๆ ทำให้ทราบถึงภาพรวมแนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน ความต้องการด้านบุคลากรด้านต่าง ๆ ที่ยังขาดแคลน คุณสมบัติสำคัญของบุคลากรที่ต้องการรับเข้าทำงานสำหรับบุคลากรสายงานต่าง ๆ รวมทั้งกลุ่มสายงานด้านการบินประเภทใหม่

การผลิตบุคลากรป้อนอุตสาหกรรมการบินต้องพิจารณาคุณภาพเป็นหลัก ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีการจัดการเรียนการสอนด้านการบินอยู่ ๒๖ สถาบันการศึกษา แต่มี ๔ แห่ง เท่านั้น ที่มีการผลิตนักบิน ได้แก่ (๑) สถาบันการบินพลเรือน (สังกัดกระทรวงคมนาคม) ผลิตนักบินได้ปีละ ๘๐ - ๑๒๐ คน (๒) มหาวิทยาลัยนครพนม ผลิตนักบินได้ปีละ ๑๐ - ๒๐ คน (๓) โรงเรียนการบิน (BAC) ไม่เกิน ๒๐๐ คน และ (๔) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก จังหวัดชลบุรี ผลิตนักบินได้ ๑๕ - ๒๐ คน ทั้งนี้ นักบินที่จบจากสถาบันการบินพลเรือนออกมาเป็นนักบินโดยอัตโนมัติ ส่วนนักบินที่จบจากสถาบันการศึกษาอื่นจะต้องทำการสอบใบอนุญาตการบิน (License) ก่อน ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยผลิตบุคลากรด้านการบินยังไม่มาก โดยเฉพาะนักบินซึ่งมีการควบคุมสัดส่วนของอาจารย์ ๑ คน ต่อนักศึกษา ๖ คน ภายใต้การกำกับที่เข้มข้น อย่างไรก็ตาม หากนโยบายของภาครัฐต้องการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบิน จำเป็นต้องมีความพร้อมด้านสนามบิน เครื่องมือ องค์ประกอบด้านการบิน ซึ่งต้องมีการพิจารณาอย่างจริงจัง เรื่องการขยายโอกาสทางการศึกษาการผลิตบุคลากร

จากความต้องการในการพัฒนาด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สถาบันการบินพลเรือนมีบทบาทในการผลิตบุคลากรด้านการบิน และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ที่จะสนับสนุนการขยายตัวของตลาดแรงงานในด้านการบิน และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งแผนการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและการขยายกิจการการบินภายในประเทศ ได้ส่งผลให้เกิดความต้องการบุคลากรอย่างมาก

สถาบันการบินพลเรือนได้รวบรวมและศึกษาข้อมูลแผนจัดหาเครื่องบินของสายการบินพาณิชย์ของไทย เพื่อคาดการณ์แนวโน้มความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศสำหรับวางแผนการผลิตและพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องและรองรับการขยายตัวของธุรกิจการบิน และการพัฒนาฝูงบินของสายการบินต่างๆ ทั้งนี้ จากแผนยุทธศาสตร์ด้านการตลาดของสถาบันการบินพลเรือน (โดยคณะที่ปรึกษาของสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์) ได้จัดทำการพยากรณ์ความต้องการของบุคลากรด้านการบินในประเทศไทย ในช่วงเวลา ๑๐ ปี (๒๕๕๗ - ๒๕๖๖) โดยการใช้แหล่งข้อมูลอ้างอิงหลักในการจำลองเชิงปริมาณจากฐานข้อมูลด้านบุคลากรในสายงานด้านการบิน (Air Carrier Personnel) ของ ICAO DATA+ ประกอบกับการใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิจากการสำรวจเชิงปริมาณมาวิเคราะห์ร่วมด้วย เพื่อให้ผลลัพธ์ของการพยากรณ์มีความแม่นยำมากขึ้น การประมาณการความต้องการบุคลากรด้านการบินในครั้งนี้ แบ่งประเภทกลุ่มสายงานด้านการบิน ออกเป็น ๗ กลุ่ม ได้แก่ (๑) กลุ่มนักบินพาณิชย์ (๒) กลุ่มลูกเรือ (พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน) (๓) กลุ่มช่างซ่อมบำรุงอากาศยานและวิศวกร (๔) กลุ่มพนักงานฝ่ายขายและสำรองที่นั่ง (Sale and Ticketing Personnel) (๕) กลุ่มพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (๖) กลุ่มพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (๗) กลุ่มการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ และกลุ่มอื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ : ประมาณการความต้องการบุคลากรด้านการบิน ภายในประเทศไทยในสาขาต่างๆ (๒๕๕๗ - ๒๕๖๖)

กลุ่มสายงานด้าน อุตสาหกรรมการบิน	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖
กลุ่มนักบินพาณิชย์	๒,๗๓๙	๒,๘๗๑	๒,๙๕๘	๓,๐๔๕	๓,๐๖๖	๓,๐๘๗	๓,๑๐๓	๓,๑๑๘	๓,๑๑๓	๓,๑๑๔
กลุ่มลูกเรือ	๑๐,๘๐๘	๑๐,๐๗๔	๑๑,๒๖๓	๑๑,๔๔๑	๑๑,๕๐๙	๑๑,๕๗๐	๑๑,๖๒๓	๑๑,๖๗๑	๑๑,๗๑๑	๑๑,๗๔๙
กลุ่มช่างซ่อมบำรุง อากาศยานและวิศวกร	๘,๗๘๘	๘,๙๑๙	๙,๐๑๒	๙,๑๐๐	๙,๑๓๓	๙,๑๖๕	๙,๑๙๔	๙,๒๒๓	๙,๒๕๐	๙,๒๗๕
กลุ่มพนักงานฝ่ายของ และสำรองที่นั่ง	๓,๐๒๕	๓,๘๖๒	๒,๖๙๗	๒,๕๒๗	๒,๓๕๖	๒, ๑๗๙	๑, ๙๙๙	๑, ๘๑๗	๒, ๖๒๙	๒, ๔๓๗
กลุ่มพนักงานควบคุม การจราจรทางอากาศ	๘๖๐	๙๒๐	๙๔๐	๙๖๐	๙๘๐	๑,๐๐๐	๑,๐๒๐	๑,๐๔๐	๑,๐๖๐	๑,๐๘๐
กลุ่มพนักงานอำนวยความสะดวก	๑๔๒	๑๖๓	๑๗๙	๑๙๕	๒๑๑	๒๓๔	๒๕๘	๒๘๕	๓๑๕	๓๔๘
กลุ่มการจัดการขนส่ง สินค้าทางอากาศ	๑,๘๔๘	๑,๙๑๓	๑,๙๗๘	๒,๒๔๓	๒,๑๐๙	๒,๑๗๙	๒,๒๕๓	๒, ๓๒๘	๒, ๔๐๖	๒,๔๘๗

๒๕๖๑

๑.๕ โครงสร้างการผลิตและขีดความสามารถในการผลิตบุคลากรด้านการบิน

ของประเทศ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทย มีหน่วยงาน/สถาบันที่ทำหน้าที่ผลิตและพัฒนาทั้งในส่วนของพลเรือนและกิจการทหารที่สำคัญ ได้แก่

- ๑) สถาบันการบินพลเรือน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- ๒) กองทัพอากาศ กองทัพบก กองทัพเรือ ในสังกัดกระทรวงกลาโหม
- ๓) สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ ทั้งของรัฐและเอกชนในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ
- ๔) สถาบันฝึกบินในภาคเอกชน เช่น บริษัท Bangkok Aviation Center เป็นต้น

การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย ได้ขยายตัวเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งในภาคเอกชน และสถาบันอุดมศึกษาต่าง ๆ ซึ่งได้เปิดสอนหลักสูตรทั้งในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี และปริญญาโท ดังแสดงในตารางที่ ๒ - ๔

ตารางที่ ๒ : สถาบัน/หน่วยงานที่ดำเนินการจัดการเรียนการสอนและฝึกอบรมในหลักสูตรภาคอากาศในประเทศไทย

หน่วยผลิต	หลักสูตร	กำลังการผลิต
สถาบันการบินพลเรือน รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม	• นักบินพาณิชย์ตรี • นักบินส่วนบุคคล • นักบินพาณิชย์ – เฮลิคอปเตอร์ • นักบินส่วนบุคคล – เฮลิคอปเตอร์ • หลักสูตรการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน – เครื่องบินเครื่องยนต์เดียว • หลักสูตรการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน – เครื่องบินสองเครื่องยนต์	๙๕ คน/ปี
มหาวิทยาลัยนครพนม วิทยาลัยการบินนานาชาติ	• ประกาศนียบัตรบัณฑิต (นักบินพาณิชย์ตรี)	๑๐๐ คน/ปี
สถาบันการบินมหาวิทยาลัยรังสิต	• หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต สาขาวิชานักบิน (นักบินพาณิชย์ตรีและนักบินส่วนบุคคล)	๕๐ คน/ปี
สถาบันเทคโนโลยีการบินมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก	• หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาศาสตรการบิน (นักบินพาณิชย์ตรี)	๔๐ คน/ปี
โรงเรียนการบินกองทัพอากาศ	• หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี	๘๐ คน/ปี
หน่วยฝึกการบินพลเรือน (ฝูงบิน ๖๐๔) กองบัญชาการยุทธทางอากาศ กองทัพอากาศ	• หลักสูตรนักบินส่วนบุคคล	๓๐ คน/ปี
บริษัท Bangkok Aviation Center	• หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี • หลักสูตรนักบินส่วนบุคคล	๔๐ - ๕๐ คน/ปี
ห้างหุ้นส่วนจำกัด นิโอสยามแอร์เวย์	• หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี	N/A
บริษัท ไรต์สกาย จำกัด	• หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี	๓๐ คน/ปี
บริษัท ไทย เจเนอรัล เอวิเอชัน เทคโนโลยี จำกัด	• หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี • หลักสูตรนักบินส่วนบุคคล (เฉพาะภาคทฤษฎี)	N/A
สมาคมสโมสรการบินเชียงใหม่	• หลักสูตรนักบินส่วนบุคคล	๒๐ คน/ปี

ตารางที่ ๓ : สถาบัน/ หน่วยงานที่ผลิตบุคลากรด้านการบินในระดับปริญญาหรือสูงกว่าในประเทศไทย

หน่วยผลิต	หลักสูตร	กำลังการผลิต
สบพ. (รัฐวิสาหกิจในสังกัด คค.)	• เทคโนโลยีการบินบัณฑิต - สาขาวิชาการจัดการจราจรทางอากาศ - สาขาวิชาการจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศ - สาขาวิชาการจัดการท่าอากาศยาน • วิทยาศาสตรบัณฑิต - สาขาวิชาอิเล็กทรอนิกส์การบิน	๒๙๐ คน/ปี
โรงเรียนนายเรืออากาศ กองทัพอากาศ	• วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - วิศวกรรมอากาศยาน	๓๐ - ๕๐ คน/ปี
โรงเรียนนายเรือ กองทัพเรือ	• วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมอากาศยาน	๓๐ - ๕๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	• วิทยาศาสตรบัณฑิต - สาขาวิชาเทคโนโลยีการบิน - สาขาการจัดการการบิน	๒๕ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	• วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมการบินและอวกาศ • วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมการบินและอวกาศ • หลักสูตรปริญญาตรีร่วมนานาชาติสองปริญญา - สาขาวิศวกรรมศาสตร(วิศวกรรมการบินและอวกาศ) และบริหารธุรกิจ	๖๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	• วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมอากาศยาน	๖๐ คน/ปี

ตารางที่ ๓ : สถาบัน/หน่วยงานที่ผลิตบุคลากรด้านการบินในระดับปริญญาหรือสูงกว่าในประเทศไทย (ต่อ)

หน่วยผลิต	หลักสูตร	กำลังการผลิต
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ	- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - วิศวกรรมเครื่องกลและการบิน-อวกาศ	N/A
มหาวิทยาลัยรังสิต	- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน - บริหารธุรกิจบัณฑิต - สาขาการจัดการธุรกิจด้านการบิน	๓๐ คน/ปี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต - สาขาวิศวกรรมอากาศยาน - บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต - สาขาการจัดการการบิน	N/A ๒๐-๒๕ คน/ปี
มหาวิทยาลัย Eastern Asia	- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต - สาขาบริหารการบิน	๘๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต	- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต - สาขาบริหารการบิน	๖๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยนครพนม	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิตสาขาเทคโนโลยีการบิน	๑๐๐ คน/ปี
วิทยาลัยการบินนานาชาติ	บริหารธุรกิจบัณฑิตสาขาบริหารการบิน	
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	- บริหารธุรกิจบัณฑิต - สาขาการจัดการธุรกิจการบิน	๘๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต	- ศิลปศาสตรบัณฑิต - สาขาวิชาธุรกิจการบิน	๔๐๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยทักษิณ	- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต/มหาบัณฑิต - สาขาการจัดการ (ธุรกิจการบิน)	๕๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์	- ศิลปศาสตรบัณฑิต - สาขาการจัดการการบิน	๘๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต	- ศิลปศาสตรบัณฑิต - สาขาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (ธุรกิจการบิน)	๔๐๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี	- ศิลปศาสตรบัณฑิต หลักสูตรภาษาไทย/อังกฤษ - สาขาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (ธุรกิจการบิน)	๑๙๖ คน/ปี
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา	- ศิลปศาสตรบัณฑิต - สาขาวิชาธุรกิจการบิน (หลักสูตรนานาชาติ)	๕๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก	- บริหารธุรกิจบัณฑิต - สาขาวิชาการจัดการการบิน	๓๐ คน/ปี
มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น	- วิทยาศาสตร์บัณฑิต - การจัดการซ่อมบำรุงอากาศยาน	๖๐ คน/ปี

ตารางที่ ๔ : สถาบัน/หน่วยงานที่ผลิตช่างซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

หน่วยผลิต	หลักสูตร	กำลังการผลิต
สถาบันการบินพลเรือน	- การบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft Maintenance) - การบำรุงรักษาเครื่องวัดประกอบการบิน (Aircraft Instrument) - การบำรุงรักษาเครื่องสื่อสารการบิน (Communication Maintenance)	๖๐ คน/ปี ๔๐ คน/ปี ๔๐ คน/ปี
โรงเรียนจำอากาศ	- ประกาศนียบัตรวิชาชีพโรงเรียนจำอากาศ - สาขาช่างอากาศยาน เพื่อใช้งานในกองทัพอากาศ	๘๐ - ๑๐๐ คน/ปี
ศูนย์ฝึกการบินทหารบก	ช่างอากาศยานทหารบก เพื่อใช้ในกองทัพบก	๕๐ คน/ปี
โรงเรียนกองทัพบกอุปถัมภ์	- ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ประเภทช่างอุตสาหกรรม - สาขาช่างอากาศยาน เพื่อใช้งานในกองทัพบก	๕๐ คน/ปี
MRA Academy of Aviation Technologies (MAAT)	ช่างอุตสาหกรรมการบิน (Aircraft Maintenance Technician Program : AMT)	๒๐ คน/ปี
โรงเรียนชุมพลทหารเรือ	ช่างกลและช่างไฟฟ้ากำลัง เพื่อใช้งานในกองทัพบก	๕๐ คน/ปี

๑.๖ แผนการผลิต...

๑.๖ แผนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ ในสาขาต่างๆ

แม้ว่าการผลิตบุคลากรด้านการบินของไทยจะมีหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามามีบทบาทในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินหรือที่เกี่ยวข้องมากขึ้น แต่สถาบันการบินพลเรือนสังกัดกระทรวงคมนาคมก็ยังคงเป็นสถาบันผลิตบุคลากรวิชาชีพเฉพาะทางในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินพลเรือนของรัฐ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศของไทย ซึ่งมีความแตกต่างจากหน่วยงานที่ดำเนินการจัดการเรียนการสอนและฝึกอบรมด้านการบินอย่างชัดเจน ดังนั้น ศักยภาพของบุคลากรผู้เชี่ยวชาญในการผลิตบุคลากรจึงยังมีความพร้อมในการผลิตบุคลากรหลักในด้านการบินแต่ยังคงมีข้อจำกัดด้านอาคารสถานที่ อุปกรณ์การเรียน/การสอน และการปรับปรุงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากภาครัฐ ทั้งนี้ หากสถาบันการบินพลเรือนได้รับความเห็นชอบโครงการดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการผลิตบุคลากรด้านการบินแก่สถาบันการบินพลเรือน ดังแสดงในตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ : การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินตามแผนการพัฒนาปีพ.ศ.๒๕๕๗ - ๒๕๖๖
ของ สถาบันการบินพลเรือน

รายการ	ระยะแรก (ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๑)					ระยะกลาง (ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖)				
	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖
รวมนักศึกษากองวิชาบริการการบิน (๑)	๑๗๕	๒๕๕	๔๑๕	๕๗๕	๖๕๕	๗๓๕	๗๓๕	๗๓๕	๗๓๕	๗๓๕
รวมนักศึกษากองวิชาอากาศยานฯ (๒)	๓๔๔	๔๔๘	๔๖๘	๔๖๘	๕๔๐	๖๒๔	๖๒๔	๖๒๔	๖๒๔	๖๒๔
รวมนักศึกษากองวิชาอิเล็กทรอนิกส์การบิน(๓)	๓๓๙	๓๕๙	๓๗๙	๔๒๐	๗๕๐	๑,๑๒๐	๑,๒๕๐	๑,๔๔๐	๑,๔๘๐	๑,๔๘๐
รวมนักศึกษากองวิชาบริการการบิน (๔)	๖๙๐	๖๖๐	๑,๐๗๐	๑,๑๔๐	๑,๓๗๐	๑,๖๔๐	๑,๘๖๐	๒,๐๕๐	๑,๙๖๐	๑,๙๖๐
รวมจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม ของสถาบันการบินพลเรือน (๕)	๔๗๐	๗๑๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐	๗๓๐
รวมจำนวนนักศึกษา (ไม่รวม Flying Training Group และ General Subject	๒,๐๑๘	๒,๔๓๒	๓,๐๖๒	๓,๓๓๓	๔,๐๔๕	๔,๘๔๙	๕,๑๕๙	๕,๕๗๙	๕,๕๒๙	๕,๕๒๙
Flying Training Group	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐	๑๗๐
General Subject Group	๑๗๙	๑๗๙	๑๗๙	๑๗๙	๓๓๗	๔๓๗	๔๗๖	๕๒๙	๕๒๒	๕๒๒
รวมนักศึกษาคาดการณ์ถึงปี ๒๕๖๕	๒,๓๖๗	๒,๗๘๑	๓,๔๑๑	๓,๖๘๒	๔,๕๕๒	๕,๔๕๖	๕,๘๐๕	๖,๒๗๘	๖,๒๒๑	๖,๒๒๑

*** ปี ๒๕๕๙ แผนการผลิตกรณีที่มีการก่อสร้างอาคารเรียนใหม่

๑.๗ เหตุผลและความจำเป็นของการดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน ฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์

สถาบันการบินพลเรือนได้ก่อตั้งมายาวนานกว่า ๕๐ ปี และมีอายุการใช้งานอาคารสถานที่มาตั้งแต่สมัยเริ่มก่อตั้งสถาบัน ซึ่งปัจจุบันได้ชำรุดทรุดโทรมไปแล้วเป็นจำนวนมากและพื้นที่ใช้งานไม่เพียงพอกับจำนวนนักศึกษาและผู้เข้ารับการอบรมที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามแนวโน้มความต้องการบุคลากรด้านการบินของภาคอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นข้อจำกัดดังกล่าว จึงมีนโยบายสนับสนุนให้สถาบันการบินพลเรือนพิจารณาจัดทำโครงการก่อสร้างอาคารเรียนและอาคารสำนักงานแห่งใหม่ ทั้งนี้ อาคารสถานที่นับเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน และกระบวนการจัดการเรียนการสอน รวมถึงการพัฒนาธุรกิจ ดังนั้น การก่อสร้างอาคารเรียนแห่งใหม่จึงถือเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนการดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือนในอนาคต ตามแผนการปรับปรุงโครงสร้าง

/ การบริหาร...

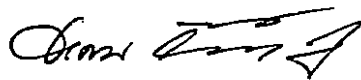
การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของสถาบันการbinพลเรือน พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗ (ระยะเวลา ๑๐ ปี) เนื่องจากการก่อสร้างอาคารเรียนแห่งใหม่จะช่วยเพิ่มพื้นที่ในการทำการเรียนการสอน สำหรับหลักสูตรใหม่ รวมถึงรองรับจำนวนนักศึกษาที่เพิ่มขึ้นของหลักสูตรเดิม โดยปัจจุบันสถาบันการbinพลเรือน ได้ดำเนินการตกลงสัญญาเช่าพื้นที่ราชพัสดุกับกรมธนารักษ์ในพื้นที่ส่วนสำนักงานของสถาบันการbinพลเรือน บริเวณถนนพหลโยธินแล้ว และสถาบันการbinพลเรือนได้มีการว่าจ้างคณะที่ปรึกษาเพื่อจัดทำผังแม่บท และออกแบบเบื้องต้นรวมทั้งวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุน (Feasibility Study) ภายใต้แนวทาง และหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตลอดจนการวิเคราะห์ผลกระทบ และความเสี่ยงตามหลักธรรมาภิบาลของโครงการ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับนโยบายการขยายธุรกิจ และเพิ่ม ศักยภาพในการผลิตบุคลากรด้านการbinรองรับต่อความต้องการและการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมการbin รวมถึงขยายฐานรายได้ของสถาบันการbinพลเรือน เพื่อลดทอนสถานะการพึ่งพาเงินสนับสนุนจากรัฐบาลในอนาคต

๒. วิธีการคำนวณและวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ ของโครงการ

สถาบันการbinพลเรือนได้ทำการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน และเศรษฐศาสตร์ ของโครงการโดยใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๐ และอายุโครงการ ๑๕ ปี นอกจากนี้ การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ ได้นำต้นทุนค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายในการจัดซื้ออุปกรณ์ ของโครงการมาปรับมูลค่า โดยตัวคูณประกอบ (Conversion Factor) ซึ่งตัวคูณดังกล่าวได้มาจาก ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ในกรณีนี้ ไม่รวมภาษีรายได้นิติบุคคลในตัวคูณประกอบ เนื่องจากสถาบันการbinพลเรือน เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการยกเว้นภาษีนิติบุคคลจากรายได้และกำไร ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ ผลตอบแทน ทางด้านการเงิน และเศรษฐศาสตร์ของโครงการตามรายงานการศึกษาฯ สถาบันการbinพลเรือน ได้นำเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการจำนวน ๑,๘๙๐.๔๕ ล้านบาท มาคำนวณในการวิเคราะห์ผลตอบแทน ของโครงการในหมวดรายรับงบลงทุนอาคารทั้งระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ โดยขณะเดียวกันตัวเลขดังกล่าว สถาบันการbinพลเรือนได้นำมาคำนวณอยู่ในหมวดรายจ่ายด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณานำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา ของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๒๕๘๕