



ศักยภาพพื้นที่พัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานมีหลายแห่ง
รัฐบาลได้กำหนดโครงการนำร่องไว้ที่เมืองการบินอุตะเทกา
จุฬา สุขมานพ

'ปลดล็อก' พรบ.การบิน ดันฮับศูนย์ซ่อมอากาศยาน

วรสณิกา จิตตินรากร
กรุงเทพธุรกิจ

อุตสาหกรรมการบินเป็น 1 ใน 10 กลุ่ม
อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ภาครัฐบาลผลักดัน
ให้เกิดการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (อีอีซี) เพื่อรองรับธุรกิจการบิน
ที่ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะในอาเซียน
โดยที่ผ่านมารัฐบาลได้ผลักดันให้ผู้ผลิตอากาศยาน
เจ้าใหญ่ของโลก ออกมาคาดการณ์ว่าอีก
20 ปีข้างหน้า ความต้องการซื้อเครื่องบิน
ใหม่ในภูมิภาคนี้จะมีมูลค่าอย่างน้อย 6.5
แสนล้านดอลลาร์หรือ 21.5 ล้านล้านบาท คิดเป็น
เครื่องบิน 4,210 ลำ ส่วนอุตสาหกรรมการบิน
ทั่วโลกจะมีความต้องการเครื่องบินใหม่
41,030 ลำ เพิ่มขึ้น 75% จากปัจจุบัน

ในขณะที่ปัจจุบันทั่วโลกมีศูนย์ซ่อม
บำรุงหลักที่ได้มาตรฐานจากบริษัทผู้ผลิต
อากาศยานจากโบอิงและแอร์บัส 2 ประเทศ
คือ สิงคโปร์และจีน ซึ่งใช้เวลาเดินทาง
จากไทยทางอากาศ 2-3 ชั่วโมง จึงชี้ให้เห็นว่า
หากไทยมีศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ได้มาตรฐาน
ในไทย จะรองรับลูกค้าที่ต่อคิวซ่อมบำรุง
จากทั้ง 2 ประเทศได้

จุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงาน
การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
เผยว่า ศูนย์ซ่อมอากาศยานในไทยจะเปิด
ให้ต่างชาติเข้ามาร่วมลงทุน โดยไม่จำเป็นต้อง
เป็นผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ แต่
เป็นใครก็ได้ที่มีศักยภาพเพียงพอในการ
พัฒนาศูนย์ซ่อม มีความเชี่ยวชาญ และมี
ซัพพลายเออร์ด้านชิ้นส่วนอะไหล่ ซึ่งปัจจุบัน
ไทยก็เป็นศูนย์กลางผลิตชิ้นส่วนอะไหล่
อากาศยานอยู่แล้ว โดยผลิตชิ้นส่วนประเภท
ยางเครื่องบิน ตู้เก็บอาหารบนเครื่องบิน
 เป็นต้น

ร่าง พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ....

การลงทุนผลิต-ซ่อมอากาศยาน **เงื่อนไขปัจจุบัน** ต่างชาติถือหุ้น



- ผู้ประกอบการในปัจจุบัน**
- ผู้ผลิตอากาศยาน 26 ราย
 - ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน 14 ราย
 - มูลค่าการลงทุน 23,000 ล้านบาท

เงื่อนไขใหม่
ต่างชาติถือหุ้น 100%



ไทยมีส่วนแบ่งการตลาด
ซ่อมบำรุงอากาศยานโลก 20,000 ล้านบาท
1% ของมูลค่าศูนย์ซ่อมโลก

อุตสาหกรรมเป้าหมาย EEC

- ศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเทกา
- เมืองการบินภาคตะวันออก > 17 ดุสิตาทรกรรมมูลค่าสูง
- ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร > ด้านซ่อมบำรุง พนักงานภาคพื้น

ที่มา: กระทรวงคมนาคม, กองทัพอากาศ, กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

“ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ปัจจุบันสร้างเม็ดเงินเข้าประเทศไทยมากกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี โดยผู้ประกอบการไทยผลิตชิ้นส่วนและส่งออกไปแอร์บัสและโบอิงเพื่อใช้ประกอบอากาศยาน หากไทยพัฒนาศูนย์ซ่อม และสร้างอากาศยานในประเทศจะทำให้ครอบคลุมทั้งผลิตชิ้นส่วน สร้างอากาศยาน และศูนย์ซ่อมอากาศยาน อีกทั้งปัจจุบันมี 140 สายการบินที่ทำการบินในไทย ก็มีโอกาที่เขาจะบินมาซ่อมเครื่องที่ไทย”

ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมเอื้อต่อการลงทุนของต่างชาติ โดย กพท.ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัย และกฎหมายการบินได้ยกเครื่อง พ.ร.บ. การเดินอากาศฉบับใหม่ เพื่อปลดล็อกข้อกำหนดการลงทุนในธุรกิจสร้างและซ่อมอากาศยาน จากเดิมกำหนดให้ต่างชาติถือครองหุ้นในสัดส่วน 49% และไทย 51% ซึ่งไม่ค่อยมีบริษัทไทยลงทุนมากนัก เพราะเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

ดังนั้น กพท.จึงปรับแก้ข้อกำหนดในธุรกิจสร้างและซ่อมอากาศยาน โดยเปิดให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 100% เพราะต่างชาติจะมีเทคโนโลยีและความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมประเภทนี้อยู่แล้ว แต่มีเงื่อนไขให้ต่างชาติทำข้อตกลงถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับคนไทยด้วยเพื่อเปิดโอกาสให้นักลงทุนไทยสามารถต่อยอดธุรกิจได้ในอนาคต เบื้องต้นกฎหมายและพ.ร.บ.การเดินอากาศฉบับใหม่นี้ผ่านการเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติ (สนช.) แล้วเมื่อเดือนมี.ค.ที่ผ่านมา และเตรียมที่จะมีการประกาศบังคับใช้

เมื่อเปิดช่องข้อกำหนดสนับสนุนการลงทุนแล้ว ศักยภาพของพื้นที่พัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานในไทยก็มีหลายแห่ง

โดยเฉพาะพื้นที่ติดกับท่าอากาศยาน ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดโครงการนำร่องพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานไว้ที่เมืองการบินอุตะเภ แต่ในอีกหลายท่าอากาศยานภูมิภาค ก็พบว่าพื้นที่เพียงพอที่จะพัฒนาท่าอากาศยานเชิงรายมีรายงานว่ามีหลายสายการบินแอร์เอเชียหันหัวอยากไปลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมของตนเองที่เชียงราย หลังจากเมืองการบินอุตะเภารัฐบาลมอบให้บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) ร่วมทุนกับแอร์บัสแล้ว

รวมทั้งเดือน ธ.ค.2561 การบินไทยออกประกาศรายละเอียดคัดเลือกเอกชน โดยไม่ใช้วิธีประมูลโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภ ซึ่งที่โออาร์ระบุข้อกำหนดของการร่วมทุนรูปแบบความรับผิดชอบในการทำงานระหว่างการบินไทยและบริษัทแอร์บัส

สำหรับรายละเอียดการร่วมทุนในเบื้องต้น กำหนดสัดส่วนการบินไทยลงทุน 50% และแอร์บัสลงทุน 50% โดยกองทัพเรือจะลงทุนพัฒนาโรงซ่อมอากาศยาน (แองก้า) ส่วนการบินไทยและแอร์บัสจะร่วมลงทุนงานระบบและส่วนอื่นเพิ่มเติม ซึ่งการบินไทยจะเข้าพื้นที่พัฒนาศูนย์ซ่อมในปี 2563-2564 และตั้งเป้าเปิดบริการปี 2565

แหล่งข่าวจากการบินไทย กล่าวว่า การบินไทยตั้งเป้าเปิดให้บริการศูนย์ซ่อมอุตะเภในปี 2565 โดยจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางซ่อมอากาศยานครบวงจร ประกอบด้วยซ่อมอากาศยาน ซ่อมเครื่องยนต์ ฟันสี และซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ โดยจะร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในสัดส่วน 50:50 ภายใต้งบประมาณ 4,000 ล้านบาท ส่วนภาครัฐจะลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 6,300 ล้านบาท

สำหรับศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภจะเป็นโรงซ่อมขนาดใหญ่บนพื้นที่ 210 ไร่

รองรับเครื่องบินได้ 80-100 ลำต่อปี ซ่อมเครื่องบินทุกประเภท เช่น แอร์บัส A350 แอร์บัส A380 และโบอิง 787 โดยช่วงแรกคาดว่าจะมีลูกค้าเข้ามาใช้บริการ 10 ลำต่อปี และรับรู้รายได้เฉลี่ยปีละ 400-500 ล้านบาท รวมทั้งคาดว่าจะรายได้จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 2% ตลอดอายุโครงการ โดยเมื่อครบ 50 ปี คาดว่ามีรายได้รวม 2 แสนล้านบาท และคุ้มทุนภายใน 11 ปี หลังจากเปิดบริการ

ในขณะที่สายการบินแอร์เอเชีย นำโดย โทนี่ เฟอร์นันเดส ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่มแอร์เอเชีย เคยเดินทางมาหารือร่วมรัฐบาลไทย เพื่อแสดงจุดยืนสนใจเข้าร่วมลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน ด้วยงบลงทุน 150 ล้านดอลลาร์ หรือ 4,500 ล้านบาท ตั้งใจเน้นให้เป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบินโลว์คอสต์แห่งแรกของแอร์เอเชียและใหญ่ที่สุดในภูมิภาคนี้

บรรยากาศการลงทุนธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยานในไทยตอนนี้ เริ่มเห็นสัญญาณที่ชัดเจนขึ้นว่า เป้าหมายของการผลักดันไทยเป็นศูนย์สร้าง-ซ่อมอากาศยานเกิดขึ้นได้จริง เพราะทำเลที่ตั้งของไทยอยู่กึ่งกลางเอเชียแปซิฟิกที่มีปริมาณการเดินทางทางอากาศสูง อีกทั้งการปลดล็อกกฎหมายครั้งนี้จะเป็นการวางรากฐานสำคัญเพื่อรองรับศักยภาพของไทย