

# 'อาเซียน'หวังปิดเค้ก ๑๐๐ผลิตชิ้นส่วนการบิน

กรุงเทพธุรกิจ ● เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังสร้างชื่อในฐานะผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินตอบสนองความต้องการเครื่องบินจากบรรดาสายการบินต้นทุนต่ำของภูมิภาค

ทั้งภูมิภาคอาเซียนผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินและบริการที่เกี่ยวข้องคิดเป็นมูลค่าราว 1.4 หมื่นล้านดอลลาร์ในปี 2561 ไล่จี้ญี่ปุ่นอย่างรวดเร็วซึ่งมีมูลค่าอยู่ที่ประมาณ 1.67 หมื่นล้านดอลลาร์ และคาดว่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะกลายเป็นผู้เล่นรายใหญ่ยิ่งขึ้น ในขณะที่ห่วงโซ่อุปทาน (ซัพพลายเชน) ทั่วโลกหันมาให้ความสำคัญกับภูมิภาคนี้ โรงงานเครื่องบินยูเอ็มดับเบิลยูในรัฐสลังงอร์ของมาเลเซีย เครื่องจักรขนาดยักษ์ทำความสะอาดขัดเงากระบอกสูบเหล็กจนเงาวับ ขณะที่ช่างเชื่อมทำการตีบอัด 44 ใบด้วยเครื่องยิงเลเซอร์ตามสายการผลิต ชิ้นส่วนเหล่านี้มีผลต่อความปลอดภัยของเครื่องบิน จึงจำเป็นต้องมีคุณสมบัติตามมาตรฐานเคร่งครัด ห้ามขาดหรือเกินแม้เพียงเศษเสี้ยวมิลลิเมตร

ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปถูกส่งไปที่โรงงานบริษัทโรลส์-รอยซ์แห่งหนึ่งในสิงคโปร์ รวมถึงชิ้นส่วนจากญี่ปุ่น สหรัฐ และยุโรป สำหรับใช้ในเครื่องยนต์ของเครื่องบินโบอิง 787 ก่อนหน้านั้นโรลส์-รอยซ์ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในอังกฤษ ผลิตชิ้นส่วนทั้งหมดนี้ภายในประเทศบ้านเกิด แต่ได้เซ็นสัญญาให้บริษัทยูเอ็มดับเบิลยูของมาเลเซียเป็นผู้รับจ้างผลิตแทนในปี 2558

“เรากำลังดีขึ้นเรื่อยๆ” ราหุล กาชยัป ผู้บริหารโรงงานในสลังงอร์ เผย และว่า “นี่เป็นเพราะเครื่องจักรใหม่ของเรา และเมื่อเราจัดการฝึกอบรม เราก็ทำผ่านกระบวนการที่ดีที่สุด ทุกวันนี้ เรากำลังไปได้สวย คุณภาพอยู่ในเกณฑ์ดี”



รัฐบาลมาเลเซียปูพรมแดงต้อนรับบริษัทเครื่องบินจากต่างประเทศ ด้วยการอนุญาตให้ต่างชาติเข้าถือหุ้นเต็มในบริษัทท้องถิ่นและเสนอยกเว้นภาษีหรือเก็บภาษีในอัตราต่ำ หลายบริษัทรวมถึง “ฮันนี่เวลล์ อินเตอร์เนชันแนล” ได้เข้าไปตั้งฐานการผลิตในประเทศ และส่งผลให้ผู้เล่นท้องถิ่นอย่างยูเอ็มดับเบิลยูมีชื่อเสียงมากขึ้น

ปัจจุบัน ชิ้นส่วนเครื่องบินหลากหลายประเภทที่ผลิตในมาเลเซีย ครอบคลุมถึงส่วนปีกและเบรก

อย่างไรก็ตาม สิงคโปร์เป็นผู้บุกเบิกในอุตสาหกรรมนี้ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติและภายในประเทศกว่า 60 ราย รวมถึงโรลส์-รอยซ์ และแพรตต์ แอนด์ วิตนีย์ของสหรัฐ ดำเนินการวิจัย ผลิต และซ่อมบำรุงที่นิคมอุตสาหกรรมในประเทศ

นิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล จ้างงาน 6,000 ตำแหน่ง และมีลานบินยาว 1,800 เมตรเป็นของตัวเอง

รายได้ในอุตสาหกรรมการบินและอวกาศของสิงคโปร์ ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาและซ่อมแซม รวมอยู่ที่ 1.11 หมื่นล้านดอลลาร์สิงคโปร์ในปี 2561 ส่วนของมาเลเซียอยู่ที่ 1.44 หมื่นล้านริงกิตซึ่งรัฐบาลกัวลาลัมเปอร์ต้องการเพิ่มรายได้ขึ้นอีก 4 เท่า เป็น 5.52 หมื่นล้านริงกิตในปี 2573

ภาคอุตสาหกรรมการบินของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีรายได้ราวครึ่งหนึ่งจากการบำรุงรักษาและซ่อมแซม แต่การผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินก็เป็นเซ็กเมนต์ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

“ผู้รับจ้างผลิตอาจย้ายการผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินที่เน้นแรงงานสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เนื่องจากผู้คนที่นี่ขึ้นชื่อว่ามีวินัยการทำงานดีและค่าแรงรายชั่วโมงต่ำ” บียอร์นเฟิร์ม จากบริษัทที่ปรึกษาโลจิสติกส์ของสหรัฐ กล่าว

แนวโน้มนี้ได้แรงขับเคลื่อนส่วนหนึ่งจากการเติบโตของบรรดาสายการบินราคาประหยัด โบอิง ผู้ผลิตเครื่องบินยักษ์ใหญ่ของสหรัฐ คาดการณ์ในเดือน มิ.ย. ว่าตลาดเครื่องบินพาณิชย์ในเอเชียแปซิฟิก

จะมียอดส่งมอบเครื่องบินทะลุ 1.7 หมื่นลำไปจนถึงปี 2581 สูงกว่ามากเมื่อเทียบกับตลาดยุโรปและอเมริกาเหนือ ซึ่งมียอดส่งมอบแห่งละประมาณ 9,000 ลำ

ราว 70% ของความต้องการในเอเชียมาจากเครื่องบินรุ่นทางเดินเดี่ยวสำหรับเที่ยวบินระยะกลาง

นาอูอิม โมห์ต นอร์ ประธานสมาคมอุตสาหกรรมการบินมาเลเซีย กล่าวว่า การอยู่ใกล้กับตลาดเป็นสิ่งสำคัญสำหรับธุรกิจจำหน่ายเครื่องบิน

"ผมมีปรัชญาสูงสุดว่า การเข้าใกล้ตลาดที่จำหน่ายเครื่องบิน จะช่วยสร้างโอกาสที่ดีกว่าในการจำหน่ายเครื่องบินได้สำเร็จ"

ขณะเดียวกัน การที่สายการบินหลายรายอยู่ในการควบคุมของรัฐบาลทำให้สายการบินเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะซื้อเครื่องบินที่ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ

ในขณะที่มีการซ่อมบำรุงเครื่องบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้นเรื่อยๆ ก็เริ่มมีแรงจูงใจมากขึ้นในการผลิตอะไหล่

ใกล้กับสถานที่ที่เครื่องบินนั้นดำเนินการอยู่ บริษัทสิงคโปร์เทคโนโลยี (เอสที) เอ็นจีเนียริง ส่งมอบชิ้นส่วนเครื่องบินเกือบ 4.3 หมื่นชิ้น และปรับปรุงเครื่องยนต์เครื่องบิน 167 เครื่องในปี 2561

ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคต่างเริ่มเคลื่อนไหวด้านนี้เช่นกัน รัฐบาลไทยอนุมัติการยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลาหนึ่งสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน 26 รายและดึงบริษัทแอร์บัส ผู้ผลิตเครื่องบินชั้นนำของยุโรป มาดำเนินการศูนย์บำรุงรักษาและซ่อมแซมร่วมกับการบินไทย

ขณะที่ฟิลิปปินส์ตั้งเป้าเพิ่มการส่งออกด้านการบินอีกกว่า 4 เท่าจากปี 2558 มาอยู่ที่ 2,500 ล้านดอลลาร์ในปี 2565

อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมนี้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ในช่วงเริ่มต้น เครื่องบินลำหนึ่งมีชิ้นส่วนราว 3 ล้านชิ้น หรือมากกว่ารถยนต์ประมาณ 100 เท่า การจะเป็นผู้เล่นสำคัญในภาคชิ้นส่วนที่มีมูลค่าสูงกว่านี้ได้ ภูมิภาคนี้จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีของตนด้วย