



EEC Focus :

คิกออฟพัฒนา 'อู่ตะเภา'
ดึงลงทุนอุตสาหกรรมการบิน > 8

คิกออฟพัฒนา 'อู่ตะเภา' ดึงลงทุนอุตสาหกรรมการบิน

“
เอกชนหลายรายสนใจเข้ามาลงทุน
ศูนย์ซ่อมอากาศยานมากกว่าพื้นที่ที่มี
ลักษณะ อรรถาพิช

เมืองการบินภาคตะวันออก

Commercial Gateway 400,000 ตร.ม.

- ร้านค้าปลอดภาษี
- ร้านค้า กักตุนอาหาร โรงแรม
- Business Park

Airport City 1 ล้าน ตร.ม.

- ศูนย์การค้า
- ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า
- อาคารสำนักงาน

Aviation Hub

ศูนย์กลางการขนส่งสินค้า 470,000 ตร.ม.

- คลังสินค้า
- Cargo Village
- Free Trade Zone

พื้นที่สนับสนุนเมืองการบิน 1,400 ไร่

- ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ
- โรงผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น โรงผลิตน้ำประปาและบำบัดน้ำเสีย

ที่มา : สกพอ.
กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

● **วัชร ปุຍະນาวิน**
กรุงเทพธุรกิจ

การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมือง
การบินภาคตะวันออกเริ่มต้นแล้ว โดยบริษัท
อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
(กลุ่มบีบีเอส) ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เมื่อวันที่
19 มิ.ย.2563 ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการ
พัฒนาให้อู่ตะเภาเป็น Aviation Hub
ลักษณะ อรรถาพิช รองเลขาธิการ สายงาน
การลงทุนและความร่วมมือระหว่างประเทศ
สกพอ. เปิดเผยว่า ภาวะโควิด-19 ที่เกิดขึ้น

ได้ส่งผลกระทบต่อโครงการเมืองการบิน
ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)
อยู่บ้าง ซึ่งจากการหารือกับผู้เชี่ยวชาญใน
อุตสาหกรรมการบินมองว่าอย่างไรคนก็ต้อง
เดินทางแต่ต้องใช้เวลาฟื้นตัวเพราะระยะห่าง
ของทวีปจำเป็นต้องเดินทางทางอากาศเป็นหลัก
หลายฝ่ายประเมินว่าภายใน 2 ปี นับจากนี้

การเดินทางทางอากาศจะทยอยกลับมาเป็นปกติ ในขณะที่เที่ยวบินเรือการขนส่งจะสำคัญมากขึ้น และการขนส่งทางอากาศจะกลับมาเร็ว ดังนั้น เมืองการบินยังคงมีความสำคัญ ซึ่งการพัฒนา สนามบินอุตะเกาที่ลงนามไปแล้วจะใช้เวลา ในการก่อสร้าง 4 ปี เมื่อก่อสร้างเสร็จจะเป็น ช่วงที่การเดินทางทางอากาศขยายตัว โดยการขนส่งทางอากาศจะเป็นโอกาสที่สำคัญของ เมืองการบิน

ทั้งนี้ วิกฤติโควิด-19 จะทำให้รูปแบบ ธุรกิจการบินเปลี่ยนไปจากเดิมที่ใช้ เครื่องบินขนาดใหญ่มาก แต่อาจจะไม่เป็น ที่นิยมในอนาคต ในขณะที่แนวโน้มในอนาคต จะเป็นการใช้เครื่องบินขนาดกลางที่มีความถี่ การบินมากขึ้น ดังนั้น อาจปรับการออกแบบ รายละเอียดของสนามบินตามความถี่ และ ขนาดของเครื่องบิน และพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป

ภาพรวมของเมืองการบินจะมีส่วน สนับสนุนเช่น ฟรีโซน ศูนย์ธุรกิจ ซึ่งการพัฒนา ส่วนนี้ไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนศูนย์ซ่อมบำรุงเดิม ที่วางไว้ต้องมีขนาดใหญ่เพื่อรองรับเครื่องบิน ขนาดใหญ่ อาจจะต้องเปลี่ยนไปลดขนาดลง เพื่อรองรับเครื่องบินขนาดกลางและเล็ก ได้หลายลำขึ้น

ในขณะที่การประมูลศูนย์ซ่อมอากาศยาน แม้ในรอบแรกที่เปิดประมูลยังไม่มีใครมา ยื่นซองประมูล แต่ **บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)** ต้องมาสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยาน แห่งนี้เพราะได้รื้ออู่เก่าที่มาบตาพุดออกไป จากการขยายพื้นที่รันเวย์ของสนามบิน แต่ อาจจะปรับรูปแบบให้เข้ากับธุรกิจในอนาคต

ทั้งนี้ ในอีอีซีจะมีเขตศูนย์ซ่อม อากาศยานอื่นที่จะมีการเปิดประมูลต่อไป ยังมีเอกชนหลายรายสนใจ จากการวิเคราะห์

มองตรงกันว่า การเดินทางทางอากาศจะต้อง กลับมาเป็นปกติ และการที่ไทยเป็นจุดเชื่อม เส้นทางการบินที่สำคัญในภูมิภาค รวมถึงการ เติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย แปซิฟิกจะทำให้การซ่อมบำรุงในภูมิภาคนี้ คึกคักกว่าการนำกลับไปซ่อมที่ยุโรปหรือสหรัฐ เพราะคุ้มค่ามากที่สุด อย่างไรก็ตามแผนการณ์ อาจจะช้าออกไปบ้าง

“เมืองการบินมีอีกพื้นที่ทำศูนย์ซ่อมบำรุงอื่น ที่ไม่ใช่โครงการของการบินไทยที่จะเปิดประมูล ต่อไป ซึ่งพบว่าบริษัทเอกชนสนใจเข้ามา ประมูลมากกว่าพื้นที่ที่มีให้ซึ่งเอกชนจะเข้ามา ลงทุนเองทั้งหมด ภาครัฐจะให้เข้ามาเช่าพื้นที่ซึ่ง หลังจากสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลายกลับเข้าสู่ ภาวะปกติ โครงการนี้จะมีความชัดเจนขึ้น”

ส่วนของการดึงดูดการลงทุนใน อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง แม้ว่าไทย มีจุดเด่นหลายด้าน เช่น โครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี ความได้เปรียบในเรื่องโครงข่าย 5 จี ที่จะใช้ ในอีอีซีให้ได้ 50% ภายในปี 2564 และการเร่ง พัฒนาบุคลากรทักษะสูง แต่ไทยมีจุดอ่อนเรื่อง ข้อตกลงการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ที่น้อยกว่าคู่แข่ง

โดยเฉพาะข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ ภูมิภาคพื้นแปซิฟิก (ซีพีทีพีพี) และเขตการค้าเสรี ไทย-สหภาพยุโรป ซึ่งที่นักลงทุนเข้ามาถามกัน มากในเรื่องกรอบเวลาการดำเนินการ โดยเฉพาะ เอฟทีเออียู เพราะเป็นตลาดใหญ่สำคัญมาก และเวียดนามได้ลงนามข้อตกลงเหล่านี้ไปแล้ว

จากการหารือกับนักลงทุนที่จะเข้ามาใน อุตสาหกรรมเป้าหมายจะถามเรื่องแรงงานที่มี ทักษะสูงเพื่อรองรับเทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งไทย เริ่มทำเรื่องทักษะแรงงานมาแล้ว และจะรองรับ

การลงทุนได้ในอนาคต ส่วนเขตการค้าเสรี เป็นเรื่องรองที่นักลงทุนถามเข้ามา

นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี เป็นเรื่องสำคัญ เพราะหลายเรื่องภาคเอกชน ลงทุนไม่ได้ ดังนั้นรัฐบาลหรือสถาบันวิจัย ควรลงทุนและเก็บค่าบริการให้เอกชนมาใช้ ร่วมกัน จะเป็นตัวดึงดูดที่สำคัญ ซึ่งในเขต นวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค

ตะวันออก (อีอีซีอี) และมีหลายโครงการ ที่สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและ ภูมิสารสนเทศ (จิสต้า) ขับเคลื่อนจะเป็น ตัวช่วยสำคัญในการดึงดูดการลงทุน

ปัจจัยดังกล่าวจะทำให้ต่างชาติเห็นว่า รัฐบาลวางโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี มีห้องแล็บให้ใช้ในอุตสาหกรรมขั้นสูง ซึ่ง จุดแข็งนี้ทำให้ไทยแข่งกับประเทศอื่นที่มี ค่าแรงต่ำกว่าได้

สำหรับอุตสาหกรรมที่เข้ามาหารือกับ สกพอ.เป็นพิเศษ จะเป็นอุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมเทคโนโลยีวัสดุขั้นสูงชนิดใหม่ เช่น การนำผลผลิตจากอ้อยผลิตเส้นใยที่ ค่าความเหนียวสูงเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมโยเทค ซึ่งเข้ามาหารือ 4-5 ราย เป็นเทคโนโลยีขั้นสูง ที่ยังไม่มีในอาเซียน รวมถึงอุตสาหกรรมดิจิทัล และอโต้เมชันที่เข้ามาหารือ

ส่วนอุตสาหกรรมอื่นที่ไม่ซับซ้อน หรือ เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน หรือเป็นเรื่องใหม่ มากยังไม่มีการจัดประเภทที่ต้องปลดล็อก กฎระเบียบก็เข้ามาหารือเพื่อให้ช่วยปลดล็อก ซึ่ง สกพอ.จะเข้าไปช่วยเหลือนักลงทุน