

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 26 มีนาคม 2564 ปีที่: 34 ฉบับที่: 11823 หน้า: 10(ซ้าย) Col.Inch: 39.13 Ad Value: 62,608 PRValue (x3): 187,824 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: Smart EEC: โอกาสธุรกิจ'โลจิสติกส์' จากสนามบินอู่ตะเภา
--	---



โอกาสธุรกิจ 'โลจิสติกส์' จากสนามบินอู่ตะเภา



พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือ “EEC” นอกเหนือจากเน้นการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับ ภาคการผลิต โดยให้ความสำคัญกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็น “S-Curve Industry” ยังให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงกับสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งจะกลายเป็น 1 ใน 3 ของ สนามบินหลักของประเทศมีระบบรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยง 3 สนามบิน

อีกทั้งยังมีระบบขนส่งทางถนนและทางรางการลงทุนเป็นการให้สัมปทาน ภาคเอกชน 50 ปีเท่าที่ทราบใช้เงินลงทุนมากกว่า 6.116 พันล้านดอลลาร์หรือ ประมาณ 1.865 แสนล้านบาท ผลตอบแทนให้ภาครัฐตลอดอายุสัมปทาน จำนวน 3.055 แสนล้านบาท ด้านโครงสร้าง พื้นฐานเกี่ยวข้องกับภาคเอกชน หลายรายความสำเร็จต้องสามารถให้ทุกโหมดการขนส่งสามารถ เชื่อมโยงกันได้อย่างลงตัว (Multi-Modal Transport Link)

อย่างไรก็ตาม แผนงานส่วนใหญ่พบว่าเน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐาน ในการขับเคลื่อนให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค การได้ประโยชน์การพัฒนาอีอีซีและสนามบิน อู่ตะเภาจะต้องพัฒนา ธุรกิจบริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะของไทยและ SME ให้สามารถเข้าถึง โอกาสจำเป็นที่จะต้องมีการผลักดันอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ขณะเดียวกันลูกค้าที่ลงทุนในพื้นที่อีอีซีเป็นอุตสาหกรรมก้าวหน้า ในลักษณะ “S-Curve Industry” เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมดิจิทัล ฯลฯ

อุตสาหกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่สินค้ามีมูลค่าสูงมีความอ่อนไหว ต่อการขนส่งต้องการความรวดเร็วถูกต้องและแม่นยำส่วนใหญ่พึ่งพา การขนส่งทางอากาศผู้ให้บริการไทยจะสามารถเข้าถึงได้อย่างไร ตรงนี้เป็นโจทย์ที่ยังไม่มีคำตอบ ขณะเดียวกันภาครัฐกลับให้ความสนใจ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมต่างชาติให้เข้ามาลงทุน (FDI) แต่ละเลยที่จะพัฒนาผู้ให้บริการคนไทยรวมถึง SME ให้สามารถเข้าถึง โอกาสของการพัฒนา

ขณะที่แนวทางการผลักดันธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ (Aviation Cargo Services Provide) มีหลายปัจจัยประกอบด้วย 1.ความพร้อม ของโครงสร้างพื้นฐาน 2.กฎหมายที่ล้าสมัยเป็นอุปสรรคและไม่เอื้อต่อ การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าของภูมิภาค

3.สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่สามารถแข่งขัน เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และเวียดนาม 4.การขาดแคลนบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับ Air Cargo ทั้งทักษะ-ประสบการณ์และปริมาณ 5.องค์ความรู้

6.SME สามารถเข้าถึงโอกาสได้อย่างไร 7.อุตสาหกรรม S-Curve ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมก้าวหน้าใช้เทคโนโลยีสูง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศมีแต่โจทย์แต่ไม่มีแนวทางสนับสนุนโดยเฉพาะพื้นที่ นอกอีอีซี 8.Cargo Aviation Supply Chain Connectivity การเชื่อมโยง โซ่อุปทานขนส่งทางอากาศทั้งสนามบินหลักและสนามบินในต่างจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงโหมดขนส่งต่างๆ (Air-Sea-Land-Link)

9.การทบทวนการจัดทำแผน ซึ่งมอบหมายให้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการอาจไม่อยู่ในวิสัยที่จะทำได้และ10.Covid-19 Effect การประเมินผลกระทบจากวิกฤติโควิดที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจต้อง ใช้เวลามากกว่า 2 ปีจึงฟื้นตัว

การพัฒนา“สนามบิน อู่ตะเภา” และพื้นที่อีอีซี มีโอกาสที่ผลประโยชน์ ส่วนใหญ่กลับตกไปอยู่กับผู้ประกอบการรายใหญ่และต่างชาติ จำเป็นที่จะต้อง มีการบูรณาการวางแผนเพื่อให้มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการนี้ ให้สามารถเข้าถึงเก็บเกี่ยวผลประโยชน์เกี่ยวข้องทั้ง ด้านเงินทุน, ทักษะ ด้านเทคโนโลยีและทักษะที่สามารถทำงานร่วมกับสนามบินอัจฉริยะ และอุตสาหกรรมก้าวหน้าได้ อย่างลงตัว