“EEC ศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินโลก” โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานไทย

ที่ผ่านมาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ในประเทศไทยมีส่วนแบ่งตลาดค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในเอเชียแปซิฟิก และส่วนใหญ่มุ่งเน้นเฉพาะการซ่อมบำรุงอากาศยานให้กับสายการบินของตนเองเท่านั้น ในปี 2017 Aviation Week MRO Database คาดการณ์ว่า มูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะสูงถึง 13,896 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่มูลค่าอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงของประเทศไทย มีเพียง 974 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.80 จากมูลค่าการซ่อมบำรุงในภูมิภาค ซึ่งในจำนวนนี้พบว่า เป็นการซ่อมบำรุงภายในประเทศกลับมีจำนวนต่ำมาก กล่าวคือ มีมูลค่าเพียง 389 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 40 จากมูลค่าอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงของประเทศไทยทั้งหมด

ในขณะที่อุตสาหกรรม MRO ภายในประเทศไทยเติบโตได้ค่อนข้างต่ำแต่อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิคและประเทศไทยกลับมีการเติบโตแบบก้าวกระโดด กล่าวคือในปัจจุบันมีผู้ประกอบการ MRO ในประเทศเพียง 23 ราย และส่วนใหญ่เป็นหน่วยซ่อมบำรุงสายการบินที่ตั้งขึ้นเพื่อซ่อมบำรุงฝูงบินของตนเองเท่านั้น แต่จากการคาดการณ์ของ บริษัท โบอิง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด ได้คาดการณ์การเติบโตเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเอเชียแปซิฟิคไว้สูงถึงร้อยละ 6 ซึ่งสูงกว่าอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโลกและมีอัตราการเพิ่มขึ้นของการสั่งซื้ออากาศยานในภูมิภาคไว้สูงถึงร้อยละ 4.8 และ 4.96 ต่อปี ซึ่งจากสถิติดังกล่าวจึงแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการ MRO ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

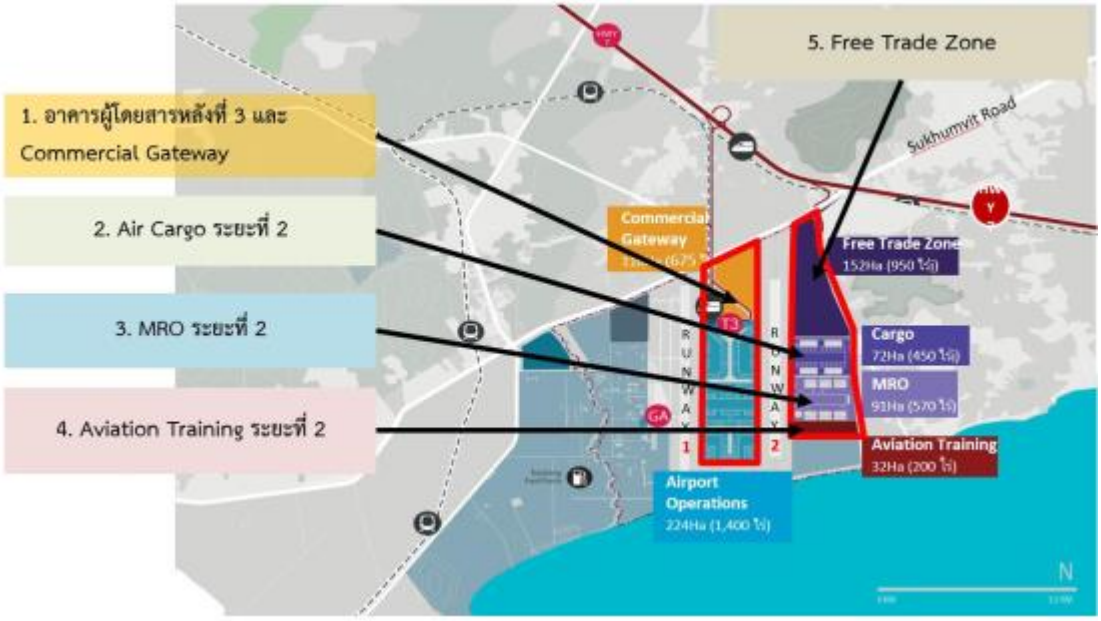
อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรม New S-curve ที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุน ซึ่ง MRO เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญในการผลักเพื่อให้อุตสาหกรรมการบินเติบโตได้ตามเป้าหมาย คือ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้ทำหน้าที่สนับสนุนศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค โดยเชื่อมต่อเป็นคลัสเตอร์การบิน กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง จึงได้ประกาศกำหนดพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็น “เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก : เมืองการบินภาคตะวันออก (Special EEC Zone : Eastern Airport City) ครอบคลุมพื้นที่ 6500 ไร่ รอบบริเวณท่าอากาศยานอู่ตะเภา

โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานอู่ตะเภาประกอบด้วย ทางวิ่ง 1 ทางมาตรฐาน สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ อาคารผู้โดยสาร 2 หลัง สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 3.7 ล้านคนต่อปี และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีโรงซ่อมเครื่องบินขนาด 24,000 ตารางเมตร สามารถซ่อมอากาศยานได้ 3 ลำพร้อมกัน โดยมีแผนการพัฒนา 3 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 ภายใน 5 ปี รองรับผู้โดยสาร 15 ล้านคน
ระยะที่ 2 ภายใน 10 ปี รองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคน
ระยะที่ 3 ภายใน 15 ปี รองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคน

ซึ่งอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานได้ถูกจัดอยู่ในแผนการพัฒนาระยะที่ 2 ของโครงการ โดยมีผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ในอนาคต ดังภาพที่ 1

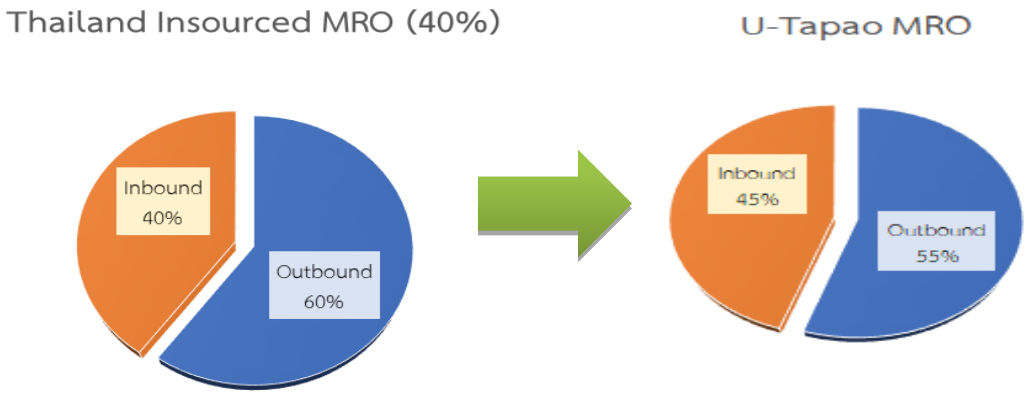
ภาพที่ 1 แผนพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา



ที่มา: สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.)

ที่ผ่านมาอุตสาหกรรม MRO ประสบปัญหาและข้อจำกัดหลายด้าน ทั้งข้อจำกัดกฎระเบียบ เช่น การกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติที่ต้องการลงทุนในหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน ความไม่ชัดเจนของนโยบายด้านอุตสาหกรรมอากาศยานที่จะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุน และการขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือในอุตสาหกรรม ซึ่งล้วนแล้วแต่ส่งผลลบต่อมูลค่าการเติบโตของอุตสาหกรรมทั้งสิ้น ดังนั้นการจัดตั้งโครงการ EEC ศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินโลกจึงเป็นโอกาสสำคัญของอุตสาหกรรม MRO ในประเทศ ที่จะช่วยลดข้อจำกัดที่กล่าวมาผ่านทางการผ่อนคลายกฎระเบียบภาครัฐและการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีเพิ่มเติมแก่นักลงทุนที่ประกอบการในเขตส่งเสริม รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านการบิน (Aviation Training) ที่จะช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือในอุตสาหกรรม ดังนั้นหากโครงการ EEC ประสบความสำเร็จจะสามารถสร้างมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ได้ดังภาพที่ 2

ภาพที่ 2 สัดส่วนมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยและส่งออกไปซ่อมต่างประเทศ



ที่มา: การศึกษาโครงการและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

จากภาพที่ 2 แสดงการคาดการณ์ กรณีที่ประเทศไทยประสบความสำเร็จในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา จะส่งผลให้ประเทศไทยมีสัดส่วนมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ให้บริการภายในประเทศเพิ่มขึ้น จากเดิมที่มีสัดส่วนมูลค่าเพียงร้อยละ 40 ของมูลค่าการซ่อมบำรุงทั้งหมด เป็นร้อยละ 45 ของการซ่อมบำรุงทั้งหมด ซึ่งจะลดการสูญเสียรายได้ของประเทศได้ถึง 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐในอีก 10 ปีข้างหน้าหลังจากโครงการแล้วเสร็จในปี 2021

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบมูลค่าของการซ่อมบำรุงอากาศยาน

Year	Thailand MRO Market (USD Millions)	Thailand Insourced MRO (40%) (USD Millions)	Projected Revenue of U-Tapao MRO (USD Millions)
2017	974.14	389.66	0
2018	929.81	371.93	0
2019	989.32	395.73	0
2020	1,051.65	420.66	0
2021	1,117.90	447.16	0
2022	1,188.33	475.33	19.02
2025	1,427.37	570.95	75.60
2030	1,937.33	774.93	103.27
2035	2,629.48	1,051.79	130.14

ที่มา: Aviation Week Database, Frost & Sullivan

ธุรกิจการซ่อมบำรุงในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 40 ของการซ่อมบำรุงทั้งหมด เมื่อมีการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2022 จะทำให้มูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานภายในประเทศของไทยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 19.02 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และในปี 2035 จะมีมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นเป็น 1,181 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือมีอัตราการเติบโตของเฉลี่ยร้อยละ 11.8 ต่อปี สูงกว่าการเติบโตแบบปกติซึ่งเท่ากับร้อยละ 5.13 ต่อปี

การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาจะเป็นการกระตุ้นอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานภายในประเทศไทย และลดการสูญเสียรายได้ในการส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุงต่างประเทศ ทั้งยังเป็นการดึงดูดผู้ประกอบการต่างชาติให้เข้ามาลงทุนโดยการลดข้อจำกัดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติที่ต้องการลงทุนในประเทศไทย ดังนั้นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลและส่งเสริมอุตสาหกรรมจึงเห็นความสำคัญในการผลักดันให้โครงการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาประสบผลสำเร็จ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดในอุตสาหกรรมภายใต้การรักษาระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสากล รวมทั้งการสร้างมาตรการจูงใจและสามารถดึงดูดให้นักลงทุน เพื่อสร้างโอกาสให้การเติบโตให้แก่อุตสาหกรรม MRO ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของประเทศต่อไป