



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ว ๑ ร ๕ ๑ ๕

ปีที่ 25 ฉบับที่ 6 มิถุนายน 2557 ♦ www.boi.go.th

ส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL



LOGISTICS

กนอ. มุ่งสู่องค์กรใสสะอาด

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ประกาศนโยบาย กนอ. ใสสะอาด...ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่น ในการดำเนินงานของ กนอ. ที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นธรรมชาติ ตรวจสอบได้ ให้ความสำคัญในเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย และจริยธรรมของผู้บริหารและพนักงานในองค์กร โดยการให้ความคุ้มครองผู้ร้องเรียน ผู้ให้ข้อมูลหรือให้ถ้อยคำเกี่ยวกับการกระทำผิดวินัย หรือกฎหมาย การทุจริต ประพฤติมิชอบ ฝ่าฝืนจริยธรรม จรรยาบรรณของ กนอ.

บุคลากรของ กนอ. ทุกระดับ มุ่งมั่นปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ขององค์กรและส่วนรวมเป็นสำคัญ มีจิตสำนึกและเทิดยงธรรมในหน้าที่ ผดุงเกียรติและศักดิ์ศรีของข้าราชการ ให้ความสำคัญและความไว้วางใจและความเชื่อมั่นของลูกค้า พันธมิตรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชน ค้ำประกัน ตั้งมั่นเป็นแบบอย่างที่ดีงาม สอดคล้องกับเป็นข้าราชการที่ดีของแผ่นดิน

MOVING FORWARD
WITH
I-EA-T:
SMART &
TRANSPARENCY

หากพบเห็นการประพฤติมิชอบใดๆ ของผู้บริหาร หรือพนักงานในองค์กร สามารถร้องเรียนเป็นหนังสือถึง ฝ่ายตรวจสอบภายใน (ฝตน.) หรือ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (ฝทบ.) ที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) หรืออีกหนึ่งช่องทางคือ e-mail: whistleblower@ieat.mail.go.th ซึ่งจะมีหน่วยงานตรวจสอบข้อเท็จจริง ที่เป็นความลับและเป็นธรรม

นิคมอุตสาหกรรมไทย ใสสะอาด
มาตรฐานสากล เกื้อหนุนชุมชน

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กองประชาสัมพันธ์ ฝ่ายบริหาร
โทร : 66-2253-0561 ต่อ 1150 โทรสาร: 66-2253-2965
investment.1@ieat.mail.go.th, ieat@ieat.go.th
website: www.ieat.go.th, www.ieatsolution.net



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
www.boi.go.th



เรามุ่งมั่นพัฒนาอุตสาหกรรมไทย
เพื่อเศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน



Innovative services for investors aimed at facilitating their investment procedures by professionals in the following areas:

- Business and investment advisory service
- Facilitating in carrying out studies, surveys and investigations related to investments such as visiting industrial estates and other agencies related to investments
- Assistance in finding business or investment partners
- Translation service for official and related documents
- Rental of computer training room

WEBSITES OF IC

IC has two websites as follows:

www.ic.or.th Updated information about investments, the BOI, including about IC's full range of services as well as information and links to other agencies related to investments. This is currently in two languages : Thai and English.

www.ic.or.th/Investmentwindow Information resource center on all economic and investment news, data, and references, both in Thailand and abroad

Contact for more Information at INVESTOR CLUB ASSOCIATION

1 TP&T Tower, 12th, 16th Fl., Vibhavadi-Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900

Tel. : 66 (0) 2936 1429 Fax. : 66 (0) 2936 1441-2 E-mail : is_investor@ic.or.th Website : <http://www.ic.or.th>



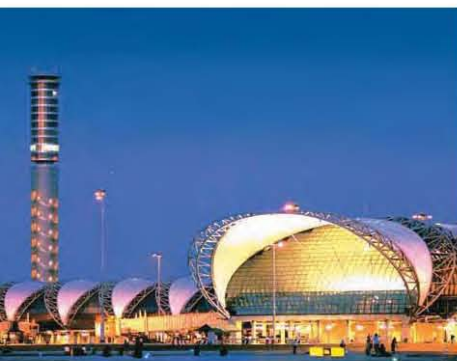
สารบัญ CONTENTS



6

Logistics

ปีโอไปกับเบื้องหลังความสำเร็จของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย	6
ปีโอไปกับธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines)	13
แนวโน้มและทิศทางการบินขนส่งทางอากาศ	19
โอกาสของธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบินเออีซี	23
ประเทศไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยานของอาเซียน	28
กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส เซส ความเร่งด่วนแผนความปลอดภัย	37
แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	40
การส่งเสริมการลงทุนกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำ	46
แนวโน้มธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์ ปี 2557	52



40

นานาสาระ

iTAP กับการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมไทย	55
Space Krenovation Park รากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ	68
ยูเรกา ดีไซน์ ออกแบบเครื่องจักร	74

กฎระเบียบควรรู้

Q&A	77
-----	----



68

ภาวะส่งเสริมการลงทุน

โครงการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน	79
--------------------------------------	----

OSOS

One Start One Stop Investment Center
ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน



การลงทุนในประเทศไทย ไม่ใช่เรื่องใหญ่อีกต่อไป
Investment in Thailand is not a big deal anymore.

กองบรรณาธิการ

วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 25 ฉบับที่ 6 มิถุนายน 2557

เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

คณะที่ปรึกษา

นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย	เลขาธิการฯ
นางทีรฎญา สุจินัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ
นางสาวดวงใจ อัศวจินตจิตร์	รองเลขาธิการฯ
นายโชคดี แก้วแสง	รองเลขาธิการฯ

กองบรรณาธิการ

นางสาวบุษราคัม ศรีรัตนา	บรรณาธิการบริหาร
นางสาวช่อแก้ว ประสงค์สม	หัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวสุนันtha อัครเกษกิจ	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวจิรวรรณ กาจนจิตร์	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์ อดิสาวิสถิติ	คณะเสวีสดี
ดร.บงกช อนุโรจน์	อนุโรจน์
นางสาวกาญจนา นพพันธ์	นพพันธ์
นางสาวพรรณิ เชิงสุทธา	เชิงสุทธา
นายสุทธิเกียรติ หัตถพิทักษ์กุล	หัตถพิทักษ์กุล
นางสาววันเพ็ญ หรุจิตตวิวัฒน์	หรุจิตตวิวัฒน์
นางสุภาดา เครือเนตร	เครือเนตร
นางสาวปิยะวรรณ ชัยนเมก	ชัยนเมก
นายอิสระ อมรกิจบำรุง	อมรกิจบำรุง
นางสาวฐนิตา ศิริทรัพย์	ศิริทรัพย์
นายธรรมรัตน์ รัตนพันธ์	รัตนพันธ์
นางสาววรรณนิภา พิกพิไชยสิทธิ์	พิกพิไชยสิทธิ์
นางสาวอุทัยวรรณ วัฒนสุกุล	วัฒนสุกุล
นางสาววิสา พึ่งทองหล่อ	พึ่งทองหล่อ
นางสาวยอดกมล สุธีรพจน์	สุธีรพจน์
นางสาวนันทนาฏ กฤษณจินดา	กฤษณจินดา
นางสาวสุวิดา ทับุญษ์	ทับุญษ์
นายสถาปนา พรหมบุญ	พรหมบุญ
นางสาววันทนา ทาตาล	ทาตาล
นายวุฒิชัย วิเศษเพ็ญ	วิเศษเพ็ญ
นางสาวรัชนิกร ไผ่ขำณูญ	ไผ่ขำณูญ
นางสาวศัลยา อักษรมัต	อักษรมัต

กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
 โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8145, 8410 และ 6196
 โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316
 อีเมล : head@boi.go.th
 เว็บไซต์ : www.boi.go.th

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท เกรย์ แมทเทอร์ จำกัด

21/61-62 RCA โซน C ซอยศูนย์วิจัย ถนนพระรามเก้า
 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320
 โทรศัพท์ : 0 2203 1240-7 แฟกซ์ : 0 2641 4211



หากคุณค้นหาความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” ในอินเทอร์เน็ต ระบบการค้นหาคงจะปรากฏความหมายคือ “เป็นระบบการจัดการ การส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับกระบวนการผสมผสานของข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่”

จากความหมายข้างต้น จึงสรุปได้ว่า “โลจิสติกส์” ไม่ใช่เพียงการคมนาคมทางบก น้ำ อากาศ หรือทางท่อส่งเท่านั้น แต่หมายรวมถึงระบบปฏิบัติการ ฐานข้อมูล เทคโนโลยี ที่ใส่ลงไป เพื่อผลลัพธ์คือ การส่งสิ่งๆ หนึ่ง จากผู้ส่งไปถึงผู้รับ โดยมีความรวดเร็ว ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญ ระบบโลจิสติกส์ จึงเกี่ยวข้องกับศาสตร์แขนงต่างๆ 3 ศาสตร์ด้วยกัน คือ วิศวกรรมศาสตร์ บริหารธุรกิจ และการจัดการสารสนเทศ ที่ต้องทำงานสอดประสานกันไป เพื่อให้มีความเร็วที่สุดแต่ทำอย่างไรให้มีต้นทุนที่ต่ำ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้

บีไอไอได้เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์มาตั้งแต่ปี 2543 โดยเปิดให้การส่งเสริมในหลายประเภทกิจการ เช่น กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ กิจการศูนย์กระจายสินค้า กิจการศูนย์จัดหาดำเนินซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ หรือแม้แต่กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ก็อยู่ในข่ายได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยบีไอไอหวังที่จะเป็นอีกแรงหนึ่งที่จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างเต็มภาคภูมิ



ปีโอไอกับเบื้องหลัง ความสำเร็จของอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ไทย

ระบบโลจิสติกส์ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งในภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ เพราะโลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนสำคัญในการที่จะส่งผ่านสินค้าจากผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่งค้าปลีก จนถึงมือผู้บริโภคโดยผ่านกิจกรรมหลักคือ การขนส่ง และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ ปีโอไอ ในฐานะหน่วยงานภาครัฐได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการส่งเสริมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศมาเป็นระยะเวลานานแล้ว โดยได้มีนโยบายให้การส่งเสริมกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์มาตั้งแต่ปี 2543

ผู้เขียนจึงขออาสาพาท่านผู้อ่าน ไปพบกับเบื้องหลังความสำเร็จของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยที่ปีโอไอมีส่วนร่วมในการพัฒนาและผลักดันมากกว่า 10 ปีแล้ว ในวารสารฯ ฉบับนี้

“แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้คือ ต้องการให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์”

ประเทศไทยกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ก่อนที่จะไปพบกับข้อมูลความสำเร็จของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เรามาทำความรู้จักกับแผนแม่บทโลจิสติกส์ไทยกันสักเล็กน้อย

แผนแม่บทโลจิสติกส์ไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2551 - 2555) หรือที่มีชื่อเรียกกันอย่างเป็นทางการว่า “แผน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้คือ ต้องการให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

แผนแม่บทดังกล่าว จะดำเนินการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนากำลังคนและข้อมูลด้านโลจิสติกส์

**“นโยบายส่งเสริมการลงทุน
ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านโลจิสติกส์
มีความสอดคล้อง
กับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ”**

ปีโอไอเกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างไร?

นโยบายส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านโลจิสติกส์นั้น ได้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ที่เน้นการพัฒนาใน 4 จาก 5 ด้าน ในแผนแม่บท ได้แก่ การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

กิจการที่สำนักงานฯ ให้การส่งเสริมฯ ในขอบข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ มีหลายประเภทกิจการ เช่น กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ทั้งทางบก ทางเรือ ทางท่อ และทางอากาศ กิจการศูนย์จัดหาค้าซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (International Procurement Office : IPO) เป็นต้น

ส่วนใหญ่กิจการในขอบข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สำนักงานฯ ได้กำหนดให้เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ทางด้านภาษีสูงสุดถึง 8 ปี โดยกิจการข้างต้น จะได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้นอยู่กับนโยบาย แต่ส่วนใหญ่กิจการในขอบข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สำนักงานฯ ได้กำหนดให้เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ทางด้านภาษีสูงสุดถึง 8 ปี ทั้งนี้ เพื่อเป็นการจูงใจให้เกิดการลงทุนด้านโลจิสติกส์มากขึ้น

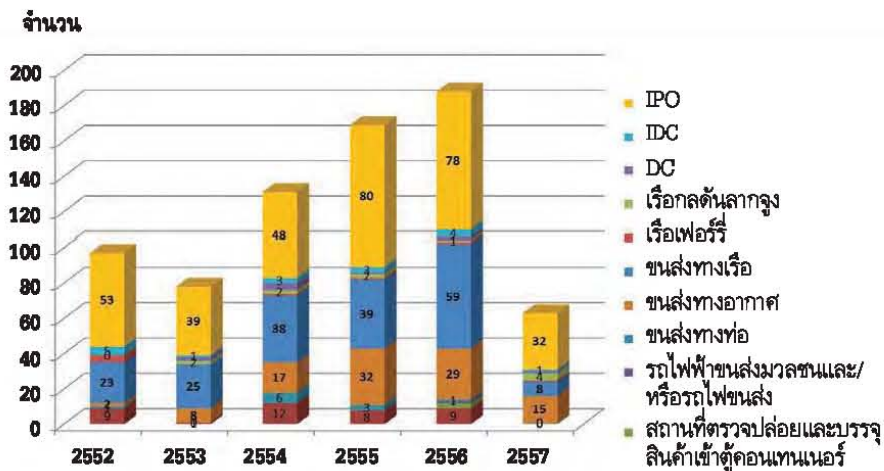


สำนักงานฯ ได้ยึดถือนโยบายดังกล่าวตลอดมา และในปี 2550 ได้เพิ่มเติมการให้การส่งเสริมฯ กิจกรรมเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อีกด้วย ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศให้มากขึ้น แม้เมื่อมีการปรับปรุงประเภทกิจการเมื่อปี 2552 สำนักงานฯ ก็ยังคงให้การส่งเสริมฯ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

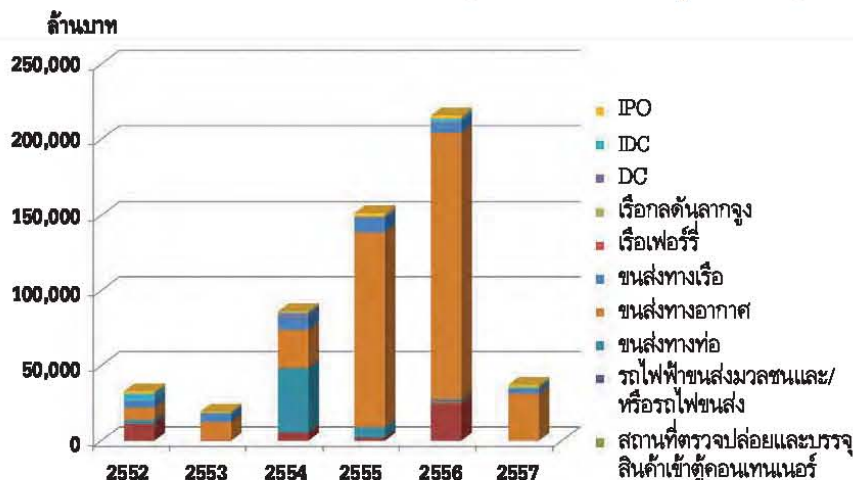
ภาพรวมการส่งเสริมฯ ธุรกิจโลจิสติกส์

ผลจากการให้การส่งเสริมฯ ของสำนักงานฯ ก่อให้เกิดการลงทุนโดยตรงทั้งจากผู้ประกอบการในประเทศเอง และต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นทุกปีอย่างมีนัยสำคัญ โดยจากสถิติการขอรับการส่งเสริมฯ และการอนุมัติค่าขอรับการส่งเสริมฯ ของกิจการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน (ดังแผนภาพ 1 - 4)

จำนวนโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ในกิจการโลจิสติกส์ ตั้งแต่ปี 2552 – 2557 (มกราคม – พฤษภาคม)



มูลค่าเงินลงทุนของโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ในกิจการโลจิสติกส์ ตั้งแต่ปี 2552 – 2557 (มกราคม – พฤษภาคม)



**“จากสถิติการให้การส่งเสริมฯ
ตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน
มีโครงการเกี่ยวกับโลจิสติกส์
ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ
ทั้งสิ้น 726 โครงการ
มูลค่าเงินลงทุน
ทั้งสิ้น 542,840.8 ล้านบาท”**

จากสถิติการให้การส่งเสริมฯ ตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน มีโครงการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ทั้งสิ้น 726 โครงการ มีมูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 542,840.8 ล้านบาท โดยมีการยื่นคำขอมากที่สุดในปี 2555 ทั้งหมด 188 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 215,668.7 ล้านบาท และสำนักงานฯ ได้ให้การอนุมัติส่งเสริมฯ ไปแล้วทั้งหมด 687 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 507,412.7 ล้านบาท

**“กิจการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ มากที่สุด
ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา
และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปีคือ
กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน
และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ**

IPO เรือ และเครื่องบิน 3 กิจการที่ได้รับความนิยมมากที่สุด

กิจการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ มากที่สุดตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปีคือ กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (International Procurement Office : IPO) ซึ่งตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน มีการ

ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ จำนวนทั้งสิ้น 330 โครงการ รองลงมาคือ กิจการขนส่งทางเรือจำนวน 192 โครงการ กิจการขนส่งทางอากาศจำนวน 103 โครงการ กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเลจำนวน 39 โครงการ และกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยจำนวน 17 โครงการ

ด้านมูลค่าการลงทุนนั้น ถึงแม้กิจการ IPO จะมีจำนวนโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ และได้รับอนุมัติมากที่สุด แต่ขนาดการลงทุนจะไม่สูงมากนัก เนื่องด้วยลักษณะธุรกิจที่เป็นกิจกรรมการจัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์และส่งต่อไปให้ผู้ผลิต เพื่อนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์และส่งออก

อย่างไรก็ตาม กิจการ IPO ก็ถือว่าเป็นกิจการที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจในการผลิต ในเรื่องการบริหารวัตถุดิบ การจัดส่งการจัดการสินค้าคงคลัง ทำให้ช่วยลดขั้นตอนการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้กับผู้ประกอบการได้

จากข้อมูลการยื่นขอรับการส่งเสริมฯ และการอนุมัติโครงการนั้น จะเห็นว่าภายหลังปี 2554 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยเกิดวิกฤติอุทกภัยเป็นต้นมา มีการยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ในกิจการ IPO เพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นทุกปี นั้นเพราะในช่วงการเกิดอุทกภัยนั้น การส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างทันเวลาและรวดเร็วเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้กิจการได้เปรียบคู่แข่งขัน และสามารถฟื้นฟูกิจการกลับคืนมาได้โดยใช้เวลาไม่นานนักและผู้ประกอบการก็เล็งเห็นว่ากิจการ IPO เป็นเครื่องมือหนึ่งที่จะสามารถอำนวยความสะดวกและลดต้นทุนการดำเนินงานในส่วนนี้ได้

ด้านโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุดคือ กิจการขนส่งทางอากาศ ที่เริ่มมีการขอรับการส่งเสริมฯ มากขึ้นในปี 2555 - 2556 โดยปี 2556 เป็นปีที่มีการลงทุนในกิจการขนส่งทางอากาศสูงที่สุด มีมูลค่าการลงทุนรวม 120,987.6 ล้านบาท เนื่องจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า รวมทั้งรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ยังมีการขยายตัว สำหรับประเทศไทยเอง ก็คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จากขยายตัวของตลาดใหม่ เช่น จีน อินเดีย และรัสเซีย และการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จากปัจจัยดังกล่าวทำให้มีการเปิดเส้นทางการบินใหม่ๆ เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างประเทศต่างๆ รวมทั้งมีการเปิดสายการบินใหม่ๆ มากขึ้น

กิจการขนส่งทางท่อ กิจการขนส่งทางเรือ และ กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเลเป็นอีก 3 กิจการที่มีขนาดการลงทุนค่อนข้างสูง โดยกิจการขนส่งทางท่อมียังมีจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนสูงที่สุดในปี 2555 ซึ่งเป็นการลงทุนในการขนส่งทางท่อสำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปิโตรเคมี และก๊าซธรรมชาติ ได้รับการส่งเสริมฯ ทั้งสิ้น 4 โครงการ โดยมีมูลค่าการลงทุนรวม 41,636.6 ล้านบาท

สำหรับการขนส่งทางเรื่อนั้น ตั้งแต่ปี 2552 - 2557 สำนักงานฯ ได้อนุมัติให้การส่งเสริมฯ ไปแล้ว ทั้งสิ้น 184 โครงการ มูลค่าการลงทุนรวม 35,425.6 ล้านบาท โดยปีที่มีการลงทุนมากที่สุดคือปี 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 46 โครงการ ด้วยมูลค่าการลงทุนสูงถึง 11,242.5 ล้านบาท และในปีต่อมาคือปี 2556 เป็นปีที่สำนักงานฯ ได้อนุมัติให้การส่งเสริมฯ แก่กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเลสูงที่สุดคือ 9 โครงการ ด้วยมูลค่าเงินลงทุนรวม 24,384.8 ล้านบาท



นอกจากนี้ กิจการที่ถือว่ามีโดดเด่นอีกประเภทหนึ่งคือ กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (IDC) ซึ่งถือว่ามีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยกิจกรรมของ IDC จะครอบคลุมถึงการขนส่ง/จัดส่ง การเก็บรักษา การบรรจุ และการบริหารสินค้าคงคลังของลูกค้า โดยเน้นการให้บริการกับลูกค้าต่างประเทศเป็นหลัก และเพื่อให้เกิดการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารโลจิสติกส์ สำนักงานฯ จึงกำหนดเงื่อนไขหนึ่งสำหรับกิจการ IDC ให้มีระบบควบคุมบริหารคลังสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีระบบติดตามสินค้าแบบ Online (Track & Trace) ซึ่งตั้งแต่ปี 2552 - 2557 สำนักงานฯ ได้อนุมัติให้การส่งเสริมฯ แล้ว 16 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 8,552.4 ล้านบาท

สำหรับกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หรือ Logistic Park นั้น สำนักงานฯ ได้กำหนดเงื่อนไขให้สามารถตอบโจทย์ของนโยบายส่งเสริมฯ และเพิ่มขีดความสามารถของโลจิสติกส์ไทย ทั้งทางด้านขนาดของพื้นที่ ที่ตั้งที่จะต้องอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือ ท่าอากาศยาน ด้านศุลกากร สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ หรืออยู่ในเขต Free Zone และต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเปลี่ยน - ถ่ายสินค้า รวมทั้งต้องมีระบบโทรคมนาคมความเร็วสูงเชื่อมต่อกับศูนย์กลางการสื่อสารโทรคมนาคมในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งกิจการดังกล่าว สำนักงานฯ ได้ให้การส่งเสริมฯ ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา สำนักงานฯ ได้ให้การส่งเสริมฯ ไปแล้วทั้งสิ้น 7 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 14,152.3 ล้านบาท โดยมีค่าขอรับการส่งเสริมฯ ที่อยู่ระหว่างการพิจารณาอีก 4 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 15,006.5 ล้านบาท

จากสถิติการให้การส่งเสริมฯ ที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าสำนักงานฯ ได้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยใช้กลไกที่สำนักงานฯ

มีอยู่กระตุ้นให้เกิดการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์อย่างหลากหลายและครบวงจร ซึ่งนอกจากเป็นการลงทุนโดยผู้ประกอบการไทยแล้ว ยังมีนักลงทุนต่างชาติเข้ามาเป็นจำนวนมาก ซึ่งบริษัทต่างชาติส่วนใหญ่ เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ จะมีความเชี่ยวชาญด้านนี้โดยเฉพาะ มีเทคโนโลยี และระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยและเป็นมืออาชีพ ซึ่งจะทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับประเทศไทยในอนาคต

**“ประเทศไทยมีจุดแข็ง
อยู่ที่การอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลาง
การขนส่งของภูมิภาค
มีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว
มีสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งทางบก
ทางน้ำ และทางอากาศ”**

โลจิสติกส์ไทยในอนาคต

ปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับ “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน” โดยมี 3 ภารกิจหลักที่สำคัญ คือ

1. การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)
2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)

ประเทศไทยมีจุดแข็งอยู่ที่การอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค มีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งทางบก



ทางน้ำ และทางอากาศ และมีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์มากขึ้น แต่ก็ยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่ และการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในแต่ละประเภทยังมีต้นทุนสูง

การเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยคือ จะทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน และแรงงานมากขึ้น รวมทั้งการมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่สำคัญในประเทศ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้มีโอกาสที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นระบบมากขึ้น ซึ่งบีโอไอเองยังคงดำเนินภารกิจอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศก็คือ ผู้ประกอบการเอง ที่จะต้องตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการบริหารกิจกรรมโลจิสติกส์ ว่าเป็นปัจจัยที่จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน เพิ่มมูลค่าให้ธุรกิจ โดยต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ให้ครอบคลุมตลอดทั้งโซ่อุปทาน (Supply Chain) ซึ่งจะสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในยุคการค้าเสรีได้ 📧



ปิโไอโอกับธุรกิจ สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines)



ปัจจุบันหลายคนที่ชื่นชอบการท่องเที่ยว มักจะนิยมใช้สายการบินต้นทุนต่ำหรือ Low Cost Airlines ในการเดินทางอยู่เสมอ ซึ่งรวมถึงตัวผู้เขียนเองด้วย เนื่องจากการเดินทางที่ช่วยประหยัดเวลาและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่สูงมากนัก

ในอดีตหากเราต้องการเดินทางด้วยความรวดเร็ว เราอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงหลายพันบาท หรือเป็นหมื่นบาท ในการเดินทางด้วยสายการบินเที่ยวหนึ่งเท่านั้น แต่ปัจจุบันเราอาจจะเสียค่าเดินทางด้วยเครื่องบินแค่หลักพันต้นๆ หรือหากโชคดีได้โปรโมชั่นจากสายการบิน อาจจะเสียค่าใช้จ่ายแค่หลักร้อยบาทเท่านั้น

ดังนั้น การเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย และหลายๆ ประเทศ จึงช่วยส่งผลให้การเดินทางไปยังที่ต่างๆ สะดวก รวดเร็ว และเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ซึ่งการเติบโตของธุรกิจนี้ก็ถือเป็นการเติบโตของกลุ่มโลจิสติกส์ด้วยเช่นเดียวกันและปิโไอเองก็เป็นส่วนหนึ่งของการกระตุ้นให้เกิดการเติบโตในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยด้วย

สหรัฐอเมริกา ต้นกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำ

ธุรกิจสายการบินในอดีต อาจถือว่าเป็นการเดินทางในระดับหรูหรา ที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง เพื่อแลกกับความรวดเร็ว และบริการที่สะดวกสบาย นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการสายการบินมีความคาดหวังในการรับบริการด้านอื่นๆ ของการเดินทางด้วยสายการบิน เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น อาหารที่บริการบนเครื่องบิน ห้องรับรอง หรือแม้กระทั่ง หนังสือ นิตยสารที่อ่านกันบนเครื่องบิน





ความคาดหมายจากบริการอื่นๆ ของผู้โดยสารเหล่านี้ บางครั้งก็เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และผู้โดยสารจำนวนมากก็ไม่ได้ใช้สิ่งต่างๆ เหล่านี้ด้วย รวมถึงการใช้เครื่องบินใช้เครื่องบินหลายรุ่น ก็เป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น โดยไม่จำเป็นเหมือนกัน เนื่องจากการที่ต้องใช้หรือสำรองอะไหล่ที่ต่างรุ่นกันมาก

ในทางธุรกิจบริการต่างๆ เหล่านี้ ย่อมมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและจัดหา ซึ่งเป็นเรื่องธรรมดาอยู่แล้วที่สายการบินต้องนำค่าใช้จ่ายเหล่านี้ไปรวมกับค่าโดยสารที่เก็บจากผู้ให้บริการ ทำให้ค่าโดยสารเครื่องบินสูงเมื่อเทียบกับค่าโดยสารจากยานพาหนะอื่นๆ เช่น รถบัสหรือรถไฟ

**“หากตัดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับ
บริการบางอย่างออกไปบ้าง
ค่าโดยสารเครื่องบินอาจจะสูงกว่า
ค่าโดยสารรถไฟหรือรถบัสไม่มากนัก
นี่จึงเป็นแนวคิดของการกำเนิด
สายการบินต้นทุนต่ำขึ้น”**

ค่าใช้จ่ายที่บางคนคิดว่าไม่จำเป็นนี้เอง ได้ส่งผลให้เกิดแนวความคิดขึ้นมาว่า หากมีการตัดบริการที่คิดว่าไม่จำเป็นออก หรือหากใครต้องการบริการนั้น ก็จะต้องจ่ายเพิ่มเอง อาจจะทำให้ค่าโดยสารเครื่องบินมี

ต้นทุนที่ต่ำลงได้พอสมควร และคาดหวังสูงไปอีกว่า หากตัดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับบริการบางอย่างออกไปบ้าง ค่าโดยสารเครื่องบินอาจจะสูงกว่าค่าโดยสารรถไฟหรือรถบัสไม่มากนัก นี่จึงเป็นแนวคิดของการกำเนิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้น

**“จุดกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำ
เกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกา
เมื่อปี 2514
โดยสายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส
(Southwest Airlines)”**

“สายการบินต้นทุนต่ำ” (Low Cost Airlines หรือ Budget Airlines) คือสายการบินที่มีรูปแบบการบริหารกิจการโดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนด้านบริการของสายการบินให้ต่ำลง เพื่อให้สามารถกำหนดราคา ค่าโดยสารจากผู้ให้บริการได้ในอัตราที่ถูกกว่าสายการบินปกติ

จุดกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี 2514 โดยสายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส (Southwest Airlines) สายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ที่สุดของสหรัฐฯ เป็นผู้เปิดให้บริการขึ้นเป็นรายแรก ซึ่งเริ่มจากการใช้เครื่องบินโบอิง 737 เพียงรุ่นเดียวเท่านั้น เพื่อประหยัดต้นทุน และมีการกำจัดของใช้และบริการต่างๆ ที่ไม่จำเป็นของการเดินทางออกไป หลังจากที่มีการดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของสายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส ประสบความสำเร็จ ก็มีสายการบินต้นทุนต่ำรายอื่นๆ เปิดให้บริการตามมาเช่น JetBlue Airways, Frontier Airlines และ Ted ซึ่งเป็นสายการบินลูกของ United Airlines เป็นต้น

สายการบินต้นทุนต่ำในสหรัฐฯ นับว่าเป็นธุรกิจที่ประสบความสำเร็จค่อนข้างมากและปัจจุบันได้กลายมาเป็น

ต้นแบบในการดำเนินกิจการของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก

จากสหรัฐฯ มายุโรป สู่อเอเชีย สายการบินต้นทุนต่ำได้รับความนิยมทั่วโลก

ภายหลังจากที่แนวความคิดเรื่องสายการบินต้นทุนต่ำได้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีสูงในประเทศสหรัฐฯ สายการบินในภูมิภาคอื่นหรือนักธุรกิจที่มีความสนใจในธุรกิจการบินต่างก็เริ่มให้ความสนใจกับแนวคิดสายการบินต้นทุนต่ำนี้มากขึ้น

ในยุโรป สายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นหลังสหรัฐฯ ประมาณ 20 ปี โดยเริ่มต้นจาก Ryanair สายการบินรายใหญ่และมีชื่อเสียงของประเทศไอร์แลนด์ที่เปิดให้บริการในปี 2534 ตามมาด้วยสายการบิน EasyJet ของอังกฤษในปี 2538

**“สายการบินต้นทุนต่ำในยุโรป
ก็นับว่าประสบความสำเร็จ
มียูเป็นจำนวนมาก
แต่ที่ล้มเหลวถึงขั้นต้องปิดกิจการ
ก็มีไม่น้อยเช่นกัน”**

จากการสำรวจพบว่า สายการบินต้นทุนต่ำในยุโรปที่นับว่าประสบความสำเร็จมียูเป็นจำนวนมาก แต่ที่ล้มเหลวถึงขั้นต้องปิดกิจการก็มีไม่น้อยเช่นกัน ซึ่งปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำในยุโรปที่เปิดให้บริการอยู่มีมากถึงประมาณ 60 ราย และปิดกิจการไปแล้วประมาณ 40 กว่าราย

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำสามารถครองส่วนแบ่งตลาดธุรกิจการบินในยุโรปได้ถึงประมาณ 1 ใน 4 ของตลาดทั้งหมด

ในส่วนของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มขึ้นที่ประเทศออสเตรเลียโดยสายการบิน

Virgin Blue ในปี 2543 ตามมาด้วยสายการบินที่เรา รู้จักกันดีคือ AirAsia ของมาเลเซียในปลายปี 2544 นอกจากนี้ยังมีสายการบินต้นทุนต่ำรายอื่นๆ เกิดขึ้นตามมาอีกหลายรายเช่น

- แวลูแอร์ (Valuair) และไทเกอร์ แอร์เวย์ส (Tiger Airways) ของสิงคโปร์
- อัดัม แอร์ (Adam Air) และไลออน แอร์ (Lion Air) ของอินโดนีเซีย
- เซบู แปซิฟิก แอร์ (Cebu Pacific Air) ของฟิลิปปินส์
- แอร์ ดู (Air Do) ของญี่ปุ่น
- เจ็ตสตาร์ (Jetstar) สายการบินชื่อดังในเครือแควนตัส (Qantas) ของออสเตรเลียที่ตั้งขึ้นมาเพื่อแข่งขันกับเวอร์จิน บลู เป็นต้น

และหากดูภาพรวมความนิยมในสายการบินต้นทุนต่ำทั่วโลก ก็จะได้ข้อสรุปตามภูมิภาคต่างๆ ดังนี้

- สายการบินต้นทุนต่ำในแอฟริกา กำลังเกิดขึ้นในเร็วๆ นี้
- สายการบินต้นทุนต่ำในเอเชีย มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว
- สายการบินราคาถูกในออสเตรเลีย สายการบินต้นทุนต่ำในทวีปออสเตรเลียส่วนใหญ่เป็นสายการบินจากทวีปเอเชีย
- สายการบินต้นทุนต่ำในอเมริกาเหนือ สายการบินดั้งเดิม ก็หันมาให้บริการต้นทุนต่ำด้วย



สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยเริ่มต้นเมื่อช่วงปลายปี 2546 มีการเปิดตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ 2 รายในเวลาไล่เลี่ยกัน คือ ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) ซึ่งเป็นสายการบินร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทยและแอร์เอเชียของมาเลเซีย เป็นผู้เปิดให้บริการเป็นรายแรกในเดือนพฤศจิกายน 2546

หลังจากนั้นอีกไม่นานสายการบินวันทูโก (One Two Go) ในเครือของ Orient Thai Airlines ก็เปิดให้บริการตามมา และในปีถัดมาคือ ปี 2547 นกแอร์ (Nok Air) สายการบินลูกของการบินไทยก็ได้เปิดให้บริการขึ้นเป็นรายที่สามในประเทศไทย

นอกเหนือจากสายการบินต้นทุนต่ำ 3 รายดังกล่าวข้างต้นที่เปิดตัวมาตั้งแต่ปี 2546 ประเทศไทยก็ยังได้รับความสนใจจากธุรกิจการบินต้นทุนต่ำอยู่ โดยในปี 2556 ก็ได้มีการเปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำที่เข้ามาตั้งฐานการบินหลักในไทยเพิ่มขึ้นอีก 2 ราย โดยเป็นการตั้งสายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติอินโดนีเซีย และเวียดนามรวม 2 สายการบิน ซึ่งน่าจะส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากยิ่งขึ้นจากเดิมที่มีผู้เล่นหลักในตลาดเพียง 3 รายเท่านั้น

สำหรับภาพรวมการให้การส่งเสริมการลงทุนของบีโอไอ ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำนี้ มีข้อมูลที่น่าสนใจในช่วง 3 ปีล่าสุดคือ ตั้งแต่ปี 2554 - 2556 ดังนี้



ปี	จำนวนเครื่องบินที่อนุมัติ (ลำ)	มูลค่า (ล้านบาท)
2554	5	3,460
2555	14	8,620
2556*	43	30,910

หมายเหตุ* ยังมีโครงการสายการบินต้นทุนต่ำที่ยื่นเมื่อปี 2556 รอการพิจารณาจากสำนักงานฯ อีก 1 รายมีจำนวน 4 ลำ มูลค่าการลงทุนประมาณ 9,000 ล้านบาท

“จะเห็นว่าทั้งจำนวนเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติ และมูลค่าของสายการบินต้นทุนต่ำ ในช่วงปี 2554 – 2556 มีการโตอย่างก้าวกระโดดมาก โดยเฉพาะปี 2556 ที่ผ่านมา”

จากข้อมูลข้างต้น จะเห็นว่าทั้งจำนวนเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติ และมูลค่าของสายการบินต้นทุนต่ำ ในช่วงปี 2554 - 2556 มีการโตอย่างก้าวกระโดดมาก โดยเฉพาะปี 2556 ที่ผ่านมา ซึ่งคาดการณ์ว่า การขอรับการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวเป็นการขอรับการส่งเสริมฯ เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต่ำ ที่คาดว่าจะขยายตัวเป็นอย่างสูงในช่วงปี 2558 เป็นต้นไป

สำหรับปี 2557 นี้ ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม มูลค่าการขอรับการส่งเสริมฯ ของสายการบินต้นทุนต่ำ ก็ยังได้รับความสนใจอยู่ โดยมีมูลค่าการลงทุนที่ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ประมาณ 4,500 ล้านบาท

การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในไทยและอาเซียน

จากข้อมูลการขอรับการส่งเสริมฯ โดยเฉพาะใน

ช่วงปี 2556 และปี 2557 ที่มีมูลค่าสูง จึงเป็นคำถามต่อมาว่า อะไรเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำยังคงมีการลงทุนสูงเช่นนี้

มีการคาดการณ์ว่าในปี 2557 และปี 2558 ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจะมีการขยายตัวต่อเนื่องเพิ่มขึ้น โดยมีปัจจัยผลักดันจากจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งจากต่างประเทศ และภายในประเทศที่มีการเดินทางทางอากาศเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

นอกเหนือจากเรื่องท่องเที่ยวแล้ว การขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ที่ส่งผลให้เกิดการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจการค้า รวมถึงบรรยากาศการเปิดเสรีอาเซียนที่สายการบินต้นทุนต่ำได้มีการขยายฝูงบิน และจุดหมายปลายทางการบินไปยังประเทศอาเซียน และประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากการขยายฝูงบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีฐานการบินหลักในไทย ได้มีการขยายเส้นทางทั้งในประเทศไทยเอง และไปยังเส้นทางต่างประเทศมากขึ้น

การขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ในไทยและภูมิภาคอาเซียน ส่วนใหญ่มักจะมองว่า เป็นการขยายตัวจากการท่องเที่ยว แต่ในความเป็นจริงแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่ช่วยสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำมีการขยายตัวมากขึ้นในไทยและอาเซียน นอกเหนือจากการท่องเที่ยว ดังนี้

**“การเชื่อมโยงด้านการค้า และการลงทุน
ระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคมากขึ้น
ทำให้มีความน่าสนใจ
ในการขยายเส้นทางการบิน
ภายในประเทศมากขึ้น
ของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ”**



- **การขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาค** การขยายตัวของภาคธุรกิจจากส่วนกลางไปยังภูมิภาค ก่อให้เกิดศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงจากภาคเกษตรกรรมมาเป็นภาคอุตสาหกรรมการผลิต การค้า และการบริการมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้โครงสร้างรายได้ของประชากรในต่างจังหวัดเพิ่มสูงขึ้น การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภูมิภาคนั้น ทำให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการค้า และการลงทุนระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคมากขึ้น ทำให้มีความน่าสนใจในการขยายเส้นทางการบินภายในประเทศมากขึ้นของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

- **การเปิดเสรีการบินอาเซียน เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC** ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป สมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศก็จะรวมกลายเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC จึงมีการคาดการณ์ว่า ประชากรในภูมิภาคนี้ จะมีการเดินทางด้วยเครื่องบินมากขึ้น ประเทศสมาชิกจึงได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับกิจกรรมการคมนาคมทางอากาศของประชาคมเศรษฐกิจขนาดใหญ่นี้ โดยมีการวางกรอบ การเปิดเสรีการบินอาเซียน เพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถขนส่งทางอากาศระหว่างกันโดยไม่จำกัดจำนวน ความจุ ความถี่ จากเดิมที่ต้องมีการทำความตกลงเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกัน ส่งผลให้สามารถเชื่อมรวมกันเป็นน่านฟ้าเสรีอาเซียน

จาก 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ การขยายตัวของภาคธุรกิจท่องเที่ยว การขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคของไทย และการเปิดเสรีการบินอาเซียนเพื่อรองรับ

AEC ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำเป็นอย่างมาก

ผู้เขียนได้ลองสำรวจเส้นทางการบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีฐานการบินหลักในไทย พบว่าได้มีการขยายจุดหมายปลายทางเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยเส้นทางการบินภายในประเทศในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 มีการบินไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศกว่า 28 เส้นทางใน 25 จุดหมายปลายทาง เพิ่มขึ้นจากเมื่อปี 2554 ที่มีเส้นทางการบิน 20 เส้นทาง ใน 19 จุดหมายปลายทาง


สำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศซึ่งเป็นการบินระหว่างไทยกับอาเซียน ซึ่งเป็นเส้นทางการบินระหว่างประเทศในเส้นทางสั้น พบว่า ในช่วงเดือนแรกของปี 2557 นี้ มีเส้นทางการบินไปยังประเทศอาเซียนกว่า 24 เส้นทาง ใน 16 จุดหมายปลายทาง เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่มีเส้นทางการบิน 17 เส้นทาง ใน 12 จุดหมายปลายทาง

**“Low Cost Long Haul
หรือสายการบินต้นทุนต่ำ
ที่มีระยะทางการบินระยะกลาง
ประมาณ 5 – 6 ชั่วโมง
และระยะไกลที่มากกว่า 6 ชั่วโมง
ในประเทศไทยแล้ว เพื่อเป็นทางเลือก
ในการเดินทางมากขึ้น”**

ล่าสุดอย่างที่หลายคนที่ชื่นชอบการท่องเที่ยวอาจจะได้รับทราบข่าวมาแล้วว่า ได้มีการตั้งสายการบินที่เรียกว่า Low Cost Long Haul หรือสายการบินต้นทุนต่ำที่มีระยะทางการบินระยะกลาง ประมาณ 5 - 6 ชั่วโมง และระยะไกลที่มากกว่า 6 ชั่วโมง ในประเทศไทยแล้ว เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

การดำเนินการธุรกิจการบิน Low Cost Long Haul ถือว่าเป็นการดำเนินธุรกิจเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบางสายการบินต้นทุนต่ำให้มากขึ้น โดยมีจุดหมายปลายทางเป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในเอเชีย อาทิ ญี่ปุ่น และเกาหลี ซึ่งคาดว่าจะส่งผลต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวไทยให้เปลี่ยนจุดหมายปลายทางจากที่นิยมเดินทางไปยังยุโรปเป็นการท่องเที่ยวในเอเชียแทน เนื่องจากราคาแพ็คเกจทัวร์อาจมีราคาที่ถูกลง

และในขณะที่ผู้อ่านได้อ่านบทความนี้ สายการบิน Low Cost Long Haul ที่มีฐานการบินในไทย และเป็นโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ จากปีโอไอด้วย ก็คงจะสามารถเริ่มทำการบินแล้ว ซึ่งน่าจะส่งผลให้ภาพรวมการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำในปี 2557 นี้ มีจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นมาก

สุดท้าย ผู้เขียนมีความเห็นว่า นโยบายส่งเสริมการลงทุนถือว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศ ช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการธุรกิจนี้ในช่วงต้นของการดำเนินการและที่สำคัญยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการค้า และการลงทุนระหว่างภูมิภาคมากขึ้น รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มความสามารถด้านการแข่งขันของโลจิสติกส์ประเทศไทยด้วย 





แนวโน้มและทิศทาง ธุรกิจขนส่งทางอากาศ



คำถามที่คงเกิดขึ้นในใจนักลงทุนขณะนี้ น่าจะเกี่ยวกับเหตุการณ์บ้านเมืองของเราว่าจะส่งผลต่อภาคธุรกิจอย่างไร ซึ่งธุรกิจหนึ่งที่ค่อนข้างอ่อนไหวคงหนีไม่พ้นธุรกิจขนส่งทางอากาศ วารสารส่งเสริมการลงทุนจึงขอเชิญท่านผู้อ่านมาร่วมกันมองผ่านมุมมองในแต่ละด้าน ว่าขณะนี้จะเกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมธุรกิจขนส่งทางอากาศของบ้านเราอย่างไรบ้าง

**“บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
กำลังพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต
และท่าอากาศยานเชียงใหม่
เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร
ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง”**

ผู้ประกอบการสายการบินยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง

จากแนวโน้มการเกิดขึ้นของสายการบินใหม่ๆ ยังคงมีให้เห็นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งล่าสุดนั้นสายการบินนิวเจนแอร์เวย์ส (New Gen Airways) และสายการบินสยามเจ็ทแอร์ไลน์ ก็เตรียมความพร้อมที่จะเปิดให้บริการในเร็วๆ นี้ ซึ่งกลุ่มเป้าหมายของทั้งสองสายการบินเป็นการให้บริการแบบเหมาลำเป็นหลัก ดังนั้นเมื่อมีการขยายตัวของสายการบินก็ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อรองรับการขยายตัว





**“ท่าอากาศยานภูเก็ต
กำลังอยู่ระหว่างการพัฒนา
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ
ให้รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
จาก 6.5 ล้านคนต่อปี
เป็น 12.5 ล้านคนต่อปี”**

ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานพัฒนา ปรับปรุง สู่ระดับโลก

ด้านของท่าอากาศยาน นอกเหนือจากท่าอากาศยานหลักสนามบินดอนเมือง และสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) กำลังพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยท่าอากาศยานภูเก็ตได้เตรียมเปิดใช้อาคารตรวจบัตรโดยสารภายนอกอาคารผู้โดยสารหรืออาคารเทอร์มินอลเอ็กซ์ (X Terminal) ซึ่งเป็นอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและเที่ยวบินที่ต้องการบินตรงมายังภูเก็ต ทั้งนี้ท่าอากาศยานภูเก็ตกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 6.5 ล้านคนต่อปีเป็น 12.5 ล้านคนต่อปี

สำหรับท่าอากาศยานเชียงใหม่ นั้น ทอท. ได้เริ่มงานพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยให้มีศักยภาพในการ

รองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 8 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับการพัฒนาท่าอากาศยาน คือ การพัฒนา Airport Logistics Park โดยกรมการบินพลเรือน ได้จัดสัมมนา “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรม - โลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย” เพื่อรับฟังความคิดเห็นแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเพื่อนำเสนอแนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทยและเพื่อสร้างความเข้าใจถึงเงื่อนไขเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนา Airport Logistics Park ที่จะสามารถสนับสนุนระบบขนส่งทางอากาศของไทยและการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคอาเซียน

ดังนั้นหากท่าอากาศยานของไทยโดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองจะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคก็จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนา Airport Logistics Park ซึ่งประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาคือ การพัฒนาพื้นที่ให้มีการดำเนินการที่เป็น Free Trade Zone ที่สามารถดึงดูดและรองรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน นั้น ฝ่ายช่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มทชน) (บกท.) เตรียมปรับเปลี่ยนเพื่อแยกเป็นบริษัทลูกของ บกท. โดยการดำเนินการแยกเป็นหน่วยธุรกิจนี้จะแบ่งเป็น 3 ระยะๆ ละ 10 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 ถึงเดือนธันวาคม 2558 และมีแผนจะขยายการลงทุนไม่น้อยกว่า 1 หมื่นล้านบาท นอกจากนี้ฝ่ายช่าง บกท. จะเพิ่มอัตราส่วนลูกค้านายนอกไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 จากปัจจุบันลูกค้าหลักคือสายการบินไทย ทั้งนี้ปัจจุบันฝ่ายช่าง บกท. มีรายได้ปีละประมาณ 9 พันล้านบาท ซึ่งมาจากสายการบินไทยประมาณ 8 พันล้านบาท และจากลูกค้าภายนอก 1 พันล้านบาท

**“มหาวิทยาลัยรังสิตได้ร่วมกับ
บริษัท สกายวิว แอร์ไลน์ส
เปิดสายการบิน “RSU Airlines”
อย่างเป็นทางการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
โดยการเปิดสายการบินดังกล่าว
จะเป็นการต่อยอดการศึกษา”**

**การพัฒนาบุคลากรด้านการบินเปิดโอกาส
ให้เรียนรู้มากขึ้น**

สำหรับในด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบินนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจคือ มหาวิทยาลัยรังสิตได้ร่วมกับ บริษัท สกายวิว แอร์ไลน์ส เปิดสายการบิน “RSU Airlines” อย่างเป็นทางการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยการเปิดสายการบินดังกล่าวจะเป็นการต่อยอดการศึกษา ซึ่งนักศึกษาจะได้เรียนรู้ปฏิบัติงานจริงบนเครื่องบินหรือการปฏิบัติงานในภาคพื้นสนามโดยสายการบิน “RSU Airlines” จะทำการบินโดยใช้เครื่องบินแอร์บัส 320 และ 321 ในเส้นทางดอนเมือง - เชียงใหม่ และเชียงใหม่ - ดอนเมือง จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากนั้นจะเริ่มเปิดเส้นทางบินต่างประเทศโดยเบื้องต้นคาดว่าจะบินกรุงเทพฯ - ซีฮานในลำดับต่อไป

ส่วนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดโครงการแนะนำอาชีพนักบินการบินไทยภายใต้ชื่อ “ก้าวสู่เส้นทางนักบินกับการบินไทย” ประจำปี 2557 สำหรับนักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ทุกสาขาและผู้ที่สนใจรับฟังการบรรยายและแนะนำอาชีพนักบิน

มุมมองผู้ผลิตเครื่องบินระดับโลก

ในงานสิงคโปร์แอร์โชว์ 2014 ถือว่าเป็นงานแสดงอากาศยานระดับนานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะจัดขึ้นทุกๆ 2 ปี ในปี 2557 นี้จัดไปแล้วเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ โดยผู้ร่วมแสดงในงานนี้จะมีทั้งบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน

ทางทหาร อากาศยานทางพาณิชย์ รวมทั้งผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายระบบอาวุธ เรดาร์ และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากาศยาน

จากมุมมองของผู้ผลิตเครื่องบิน เห็นว่าสายการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ยังคงมีการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่จำนวนมาก

Boeing Company ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจและปริมาณผู้โดยสารทางอากาศอย่างต่อเนื่องตลอด 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2556 - 2575) โดยครึ่งหนึ่งของปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะเป็นการเดินทางภายในและระหว่างภูมิภาคนี้และจำนวนเครื่องบินพาณิชย์รวมกันจะเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัวคือจาก 5,090 ลำในปี 2555 เป็น 14,750 ลำภายในปี 2575 เพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นดังกล่าว ทั้งนี้โบอิงคาดการณ์ว่าภายใน 20 ปีข้างหน้าสายการบินในภูมิภาคนี้จะต้องการเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นอีก 12,820 ลำ ทั้งในด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36 ของปริมาณเครื่องบินที่จะมีการส่งมอบทั่วโลก

Airbus ในอีก 20 ปีข้างหน้าสายการบินในภูมิภาคนี้จะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่เป็นจำนวนถึง 10,940 ลำ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 37 ของเครื่องบินใหม่ที่ส่งมอบทั่วโลก โดยจะมีความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่และเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจสำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ในภูมิภาคนี้จะมีกำหนดการรับมอบเครื่องบินโดยสารประมาณ 230 ลำ ซึ่งจะทำให้จำนวนเครื่องบินโดยสารของภูมิภาคนี้มี



จำนวนรวมมากกว่า 2,000 ลำ และในจำนวนนี้เกือบร้อยละ 70 เป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว (ส่วนมากเป็นของสายการบินต้นทุนต่ำ)

มีสายการบินที่สั่งซื้อเครื่องบินในงานที่น่าสนใจ ได้แก่ สายการบินเวียดนามเจ็ทแอร์และสายการบินเมียนมาร์แอร์เวย์ส ในขณะที่สายการบินของไทยก็มีการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารใหม่ในงานสิงคโปร์แอร์โชว์ 2014 เช่นกัน ซึ่งได้แก่ สายการบินบางกอก แอร์เวย์ส และสายการบินนกแอร์

**“เวียดนามจะกลายเป็น
ตลาดขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
ที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว
อันดับสามของโลก
รองจากจีนและบราซิล”**

คู่แข่งที่น่ากลัว

เวียดนามจะกลายเป็นตลาดการบินที่โดดเด่นอันดับ 3 ของโลก นี่เป็นข้อสังเกตของหนังสือพิมพ์ยูไนเต็มนอร์ธิงของสิงคโปร์ฉบับวันที่ 23 ตุลาคม 2556 โดยเผยว่า ความต้องการท่องเที่ยวภายในประเทศโดยทางเครื่องบินในเวียดนามในปี 2556 ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีในการขยายตลาดของบริษัทผลิตเครื่องบิน เช่น โบอิงและแอร์บัส ในหลายปีมานี้ ตลาดการบินเวียดนามได้พัฒนาเป็นอย่างมากจนได้รับความสนใจจากหลายฝ่าย สมาพันธ์ขนส่งทางอากาศนานาชาติได้คาดการณ์ว่า ก่อนปี 2557 เวียดนามจะกลายเป็นตลาดขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่พัฒนาอย่างรวดเร็วอันดับสามของโลก รองจากจีนและบราซิล ซึ่งถือเป็นยากระตุ้นเศรษฐกิจเวียดนาม จากอัตราการขยายตัวในปัจจุบัน ตลาดการบินจะดึงดูดสินค้าและผู้โดยสารจำนวนมากให้แก่เวียดนาม และเป็นพลังขับเคลื่อนให้แก่การพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวของเวียดนาม 





โอกาสทองธุรกิจ ซ่อมบำรุงเครื่องบินเออีซี

ปัจจุบันมีการแข่งขันกันในธุรกิจบริการทางการบินอย่างรุนแรงโดยเฉพาะในภูมิภาคเออีซี มีสายการบินและเครื่องบินให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมากทำให้ธุรกิจสายการบินแทบจะไม่มีกำไร แต่การที่มีเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวนมาก นับเป็นโอกาสทองของธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบิน หรือที่เรียกย่อๆ ว่า MRO (Maintenance Repair & Overhaul) ซึ่งมีรายได้ค่อนข้างดี เนื่องจากสายการบินขนาดกลางและขนาดเล็กจะซ่อมบำรุงเฉพาะซ่อมย่อยหรือ Line/Light Maintenance เท่านั้น ไม่คุ้มที่จะพัฒนาศูนย์ซ่อมขนาดใหญ่ของตนเอง



ศูนย์ซ่อมอากาศยานของการบินไทยที่ท่าอากาศยานดอนเมือง
เน้นการซ่อมระดับ C - Check และ D - Check

**“การซ่อมใหญ่ระดับ D - Check
หรือการซ่อมโครงสร้างของเครื่องบินนั้น
จะดำเนินการประมาณ 4 - 6 ปีต่อครั้ง
เครื่องบินต้องจอดอยู่ประมาณ
1 - 1.5 เดือน โดยเครื่องบินทั้งลำ
จะถูกรื้อออกมาทั้งหมด”**

ซ่อมเครื่องบินมีหลายระดับ

การซ่อมเครื่องบินสามารถจำแนกออกเป็นการซ่อมแบบต่างๆ ตั้งแต่การซ่อมย่อยหรือซ่อมชิ้นลานจอด หรือ Line/Light Maintenance จะตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องบินทุกครั้งก่อนทำการบินและเมื่อสิ้นสุดการบินในแต่ละวัน โดยตรวจเช็คในด้านต่างๆ เช่น ระบบไฮดรอลิก ความดันของระบบกันสะเทือน ฯลฯ ซึ่งใช้เวลาไม่มากนัก รวมถึงตรวจเช็คตามชั่วโมงบินที่กำหนด เช่น เครื่องบินโบอิง 777 กำหนดตรวจเช็คทุก 1,000 ชั่วโมงบิน

การซ่อมรายปีหรือ C - Check เป็นการซ่อมซึ่งดำเนินการทุก 1 - 1.5 ปีต่อครั้ง โดยขึ้นกับแบบของเครื่องบิน มีหลักในการซ่อมว่าส่วนประกอบของเครื่องบินในส่วนไหนบ้างที่ผู้ผลิตกำหนดให้ดำเนินการเปลี่ยนตามจำนวนครั้งที่ขึ้นลงของเครื่องบิน (Cycle) หรือจำนวน

ชั่วโมงบิน (Flight Hour) ใช้เวลาซ่อมประมาณ 5 - 7 วัน จะตรวจสอบในด้านต่างๆ เป็นต้นว่า ความสึกกร่อนของผิวเครื่องบิน ตัวยึดติดเครื่องยนต์เข้ากับโครงสร้างของเครื่องบิน ฯลฯ

รวมถึงการซ่อมใหญ่ระดับ D - Check หรือการซ่อมโครงสร้างของเครื่องบินนั้น จะดำเนินการประมาณ 4 - 6 ปีต่อครั้ง เครื่องบินต้องจอดอยู่ประมาณ 1 - 1.5 เดือน โดยเครื่องบินทั้งลำจะถูกหรือออกมาทั้งหมดเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร จะทำให้เห็นโครงสร้างหรือกระดูกงูของเครื่องบิน จากนั้นจะทำการตรวจสอบโครงสร้างในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นคราบสนิม รอยแตก ฯลฯ สำหรับเครื่องบินที่ออกแบบในระยะหลังจะออกแบบให้มีโครงสร้างแข็งแรงยิ่งขึ้น ทำให้ตรวจซ่อม D - Check ซ้ำลดกว่าเดิม เป็นต้นว่า โบอิง 777 จะซ่อมใหญ่ D - Check ครั้งแรก 8 ปี หลังจากทำการบิน

แนวโน้มซ่อมเองลดลง จ้างภายนอกเพิ่มขึ้น

สำหรับโครงสร้างการซ่อมเครื่องบินจากการศึกษาของบริษัท โบอิง พบว่าสายการบินต่างๆ มีแนวโน้มซ่อมเองลดลง และจ้างซ่อมโดยบริษัทภายนอกเพิ่มขึ้นสามารถจำแนกเป็นส่วนต่างๆ โดยกรณี Line/Light Maintenance จะซ่อมเองค่อนข้างสูง แต่มีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ สัดส่วนซ่อมเองจะลดลงจากร้อยละ 88 ในปี 2554 เหลือร้อยละ 75 ในปี 2563 ขณะที่จ้างบริษัทอื่นซ่อมเพิ่มจากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 25 ในช่วงเดียวกัน

กรณีการซ่อมเครื่องยนต์ ในปี 2554 จะซ่อมเองเพียงร้อยละ 22 และจ้างบริษัทภายนอกสูงถึงร้อยละ 78 และแนวโน้มในการซ่อมเองจะลดลงตามลำดับ โดยในปี 2563 จะซ่อมเองลดลงเหลือเพียงร้อยละ 10 ขณะที่จ้างซ่อมจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 90 ทั้งนี้ การที่สายการบินต่างๆ ซ่อมเครื่องยนต์ด้วยตนเองน้อย เนื่องจากจะต้องลงทุนติดตั้งอุปกรณ์เป็นเงินจำนวนมาก ดังนั้น จะต้องซ่อมจำนวนมากถึงจะคุ้มทุน

ส่วนการซ่อมใหญ่ระดับ D - Check เกี่ยวกับโครงสร้างเครื่องบิน ในปี 2554 จะซ่อมเองเพียงร้อยละ 44 และจ้างบริษัทภายนอกสูงถึงร้อยละ 56 และแนวโน้มในการซ่อมเองจะลดลงตามลำดับเช่นเดียวกัน โดยในปี 2563 จะซ่อมเองลดลงเหลือเพียงร้อยละ 25 ขณะที่จ้างซ่อมจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75

ปัจจุบันศูนย์ซ่อมบำรุงมีความสำคัญในการแข่งขันหลายประการ เป็นต้นว่า

ประการแรก ศูนย์ซ่อมบำรุงจำเป็นต้องได้รับการรับรองมาตรฐานสากล เช่น EASA ซึ่งเป็นมาตรฐานการซ่อมบำรุงของกรมการบินพลเรือนของยุโรป และ FAA ของกรมการบินพลเรือนของประเทศสหรัฐฯ จึงจะสามารถให้บริการได้ หากศูนย์ซ่อมใดไม่ได้รับการรับรอง จะไม่สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงให้แก่อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศนั้นๆ ได้

ประการที่สอง ต้องสามารถซ่อมบำรุงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากค่าเสียโอกาสของการจอดเครื่องบินเพื่อรอซ่อมบำรุงมีสูงมาก



สิงคโปร์เทคโนโลยีเป็น MRO อีกระดับโลก

สำหรับธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบินในเอเชียเป็นการแข่งขันของผู้ประกอบการรายใหญ่ไม่กี่ราย มีทั้งผู้ประกอบการอิสระ และที่เป็นบริษัทลูกของธุรกิจสายการบินและธุรกิจผลิตเครื่องบิน สำหรับผู้ประกอบการ

รายใหญ่ที่สุดคือ บริษัท ลิงคโพรเทคโนโลยีแอสเปซ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของลิงคโพร นับเป็นบริษัททำธุรกิจ MRO แบบอิสระรายใหญ่ที่สุดในโลก มีรายได้มากถึงปีละ 7 หมื่นล้านบาท กำไรมากถึงปีละ 7.5 พันล้านบาท มีศูนย์ซ่อมทั้งเป็นเจ้าของและร่วมลงทุนในประเทศต่างๆ จำนวนมาก เช่น สหรัฐฯ (เมืองโมไบล์ นครซานอันนิโอ) ปานามา จีน (เซี่ยเหมิน เซียงไฮ้ กว่างโจว) สเปน (กรุงมาดริด) เยอรมนี ฯลฯ มีช่างเทคนิคมากถึง 1.05 หมื่นคน โดยจำนวนนี้ทำงานในต่างประเทศมากกว่าครึ่งหนึ่งของทั้งหมด

ผู้ประกอบการรายใหญ่อีกคือ บริษัท SIA Engineering Company (SIAEC) ของลิงคโพร เช่นเดียวกัน ให้บริการไม่เฉพาะสายการบินลิงคโพร แอร์ไลน์สและซิลค์แอร์ของตนเองเท่านั้น แต่รวมถึงสายการบินอื่นด้วย เช่น สายการบินเซบูแปซิฟิกของฟิลิปปินส์ ฯลฯ รายได้มากถึงร้อยละ 65 มาจากสายการบินอื่น ทั้งนี้ได้ให้บริการในหลายประเทศ และมีศูนย์ซ่อมใหญ่ 2 แห่ง ในลิงคโพรและท่าอากาศยานคลากในฟิลิปปินส์

สำหรับในปีการเงิน 2555/2556 (เมษายน 2555 - มีนาคม 2556) ลิงคโพรแอร์ไลน์ส มีกำไรจากการดำเนินการในส่วนซ่อมเครื่องบินค่อนข้างสูงคือ 3.2 พันล้านบาท เปรียบเทียบกับกำไรจากการให้บริการสายการบินลิงคโพรแอร์ไลน์ส 4.7 พันล้านบาท และสายการบินซิลค์แอร์อีก 2.5 พันล้านบาท

ส่วนคู่แข่งสำคัญรายอื่นๆ เป็นต้นว่า จีเอ็มเอฟ แอโรเอเชีย ซึ่งเป็นศูนย์ซ่อมของสายการบินการูด้าของอินโดนีเซีย ซึ่งรับจ้างซ่อมเครื่องบินภายนอกด้วย โดยเดิมเป็นส่วนหนึ่งของสายการบินการูด้า แต่ได้แยกตัวออกมาตั้งกิจการเป็นอีกนิติบุคคลหนึ่งเมื่อปี 2545 ปัจจุบันมีพนักงานประมาณ 2,500 คน รายได้สัดส่วนร้อยละ 35 มาจากการให้บริการแก่สายการบินภายนอก

บริษัท Lufthansa Technik Philippines ก่อตั้งเมื่อปี 2543 เป็นการร่วมลงทุนระหว่างบริษัท Lufthansa

Technik AG ในเครือของสายการบินลูฟต์ฮันซ่าของเยอรมนี ถือหุ้นสัดส่วนร้อยละ 51 และบริษัท MacroAsia ของฟิลิปปินส์ ถือหุ้นร้อยละ 49 บุคลากร 2,500 คน โดยมีฐานซ่อมขนาดใหญ่ที่ท่าอากาศยานนานาชาตินอยอะเคินของนครมะนิลา และศูนย์ซ่อมย่อยที่ท่าอากาศยานเซบู ท่าอากาศยานคลาก และท่าอากาศยานดาเวา เน้นให้บริการซ่อมเครื่องบินแอร์บัสตั้งแต่ขนาดเล็กสุดจนถึงขนาดใหญ่ที่สุดคือ A380

บริษัท Sepang Aircraft Engineering (SAE) ถือหุ้นร้อยละ 60 โดยนาย Syed Budriz ผู้ก่อตั้งบริษัท และอีกร้อยละ 40 ถือหุ้นโดยบริษัทผลิตเครื่องบินแอร์บัส ตั้งฐานซ่อมใหญ่ที่ท่าอากาศยานกรุงกัวลาลัมเปอร์ มีลูกค้ารายใหญ่ เป็นต้นว่า แอร์เอเชีย ซึ่งเกือบทั้งหมดจะมาซ่อมใหญ่ที่ศูนย์ซ่อมแห่งนี้ นอกจากนี้ยังมีลูกค้าเป็นสายการบินลาว เมียนมาร์อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์เวย์ เอเชียอวิค ไทยเกอร์แอร์เวย์ ฯลฯ ในปี 2556 มีบุคลากร 400 คน กำหนดเพิ่มขึ้นเป็น 600 คน ในปี 2558



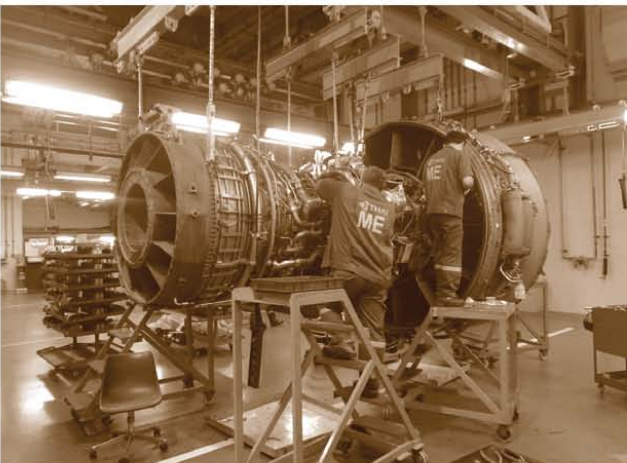
“การบินไทยสนใจจะเข้าร่วมวงไฟบูลย์ด้วย เนื่องจากศูนย์ซ่อมการบินไทยนับว่าใหญ่ และทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย สามารถซ่อมเครื่องบินได้แทบทุกแบบ ทั้งเครื่องบินโบอิง และแอร์บัส”

การบินไทยสนใจธุรกิจ MRO

ปัจจุบันการบินไทยสนใจจะเข้าร่วมวงค์ไฟฟูลล์ด้วย เนื่องจากศูนย์ซ่อมการบินไทยนับว่าใหญ่และทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย สามารถซ่อมเครื่องบินได้แทบทุกแบบทั้งเครื่องบินโบอิงและแอร์บัส ตั้งแต่การซ่อมย่อยหรือซ่อมชิ้นลานจอด การซ่อมรายปีหรือ C - Check จนถึงการซ่อมใหญ่ระดับ D - Check โดยมีฐานซ่อม 3 แห่งคือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสนามบินอุตะภา

แม้ในระยะเวลาที่ผ่านมา การบินไทยจะให้บริการซ่อมบำรุงแก่สายการบินภายนอก แต่สัดส่วนไม่มากนัก กล่าวคือ รายได้ปีละ 9 พันล้านบาท มาจากการซ่อมเครื่องบินการบินไทย 8 พันล้านบาท และสายการบินภายนอกอีกเพียง 1 พันล้านบาท

เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจรองรับเออีซี เมื่อปลายปี 2556 ฝ่ายช่างการบินไทยได้แถลงข่าวเกี่ยวกับแผนธุรกิจเพื่อรองรับเออีซี แต่ยังไม่ได้ข้อสรุปว่าจะแยกออกเป็นหน่วยธุรกิจอิสระก่อน หรือแยกออกเป็นอีกบริษัทเลย โดยต้องรอให้มีการศึกษารายละเอียดต่างๆ ให้ชัดเจนก่อน ทั้งนี้ จะเน้นให้บริการแก่สายการบินอื่นเป็นสัดส่วนมากยิ่งขึ้น ตั้งเป้าหมายเพิ่มรายได้ด้านนี้เป็นเงินปีละ 5 หมื่นล้านบาท และเพิ่มสัดส่วนรายได้จากภายนอกเป็นร้อยละ 50 โดยมีแผนขยายบริการไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ฯลฯ เพิ่มเติมในอนาคต



ต้องจำกัดจุดอ่อน

ปัจจุบันศูนย์ซ่อมการบินไทยนับว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยได้รับการรับรองจากองค์การขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์การความปลอดภัยการบินยุโรป (European Aviation Safety Agency - EASA) องค์การบริหารการบินสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration - FAA) และหน่วยงานการบินพลเรือนของญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau - JCAB)

สำหรับจุดเด่นสำคัญของศูนย์ซ่อมของการบินไทยมี 2 ประการ

ประการแรก พนักงานมีประสบการณ์สูง ขณะที่พนักงานของศูนย์ซ่อมอื่นๆ เปลี่ยนงานบ่อย แต่พนักงานศูนย์ซ่อมการบินไทยจะทำงานจนเกษียณ

ประการที่สอง คนไทยมีบุคลิกลักษณะสนใจรายละเอียดเล็กๆ น้อยๆ ทำให้การซ่อมบำรุงมีมาตรฐานสูง ทำให้ในระยะเวลาที่ผ่านมามีหลายสายการบินชั้นนำของโลกต่างมั่นใจในคุณภาพและมาจ้างให้การบินไทยซ่อมให้ เช่น เจแปนแอร์ไลน์

สำหรับจุดอ่อนของศูนย์ซ่อมการบินไทยมีหลายประการเช่นเดียวกัน คือ

ประการแรก ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะในระดับช่างเทคนิคมีความรุนแรงมากกว่าในระดับวิศวกร

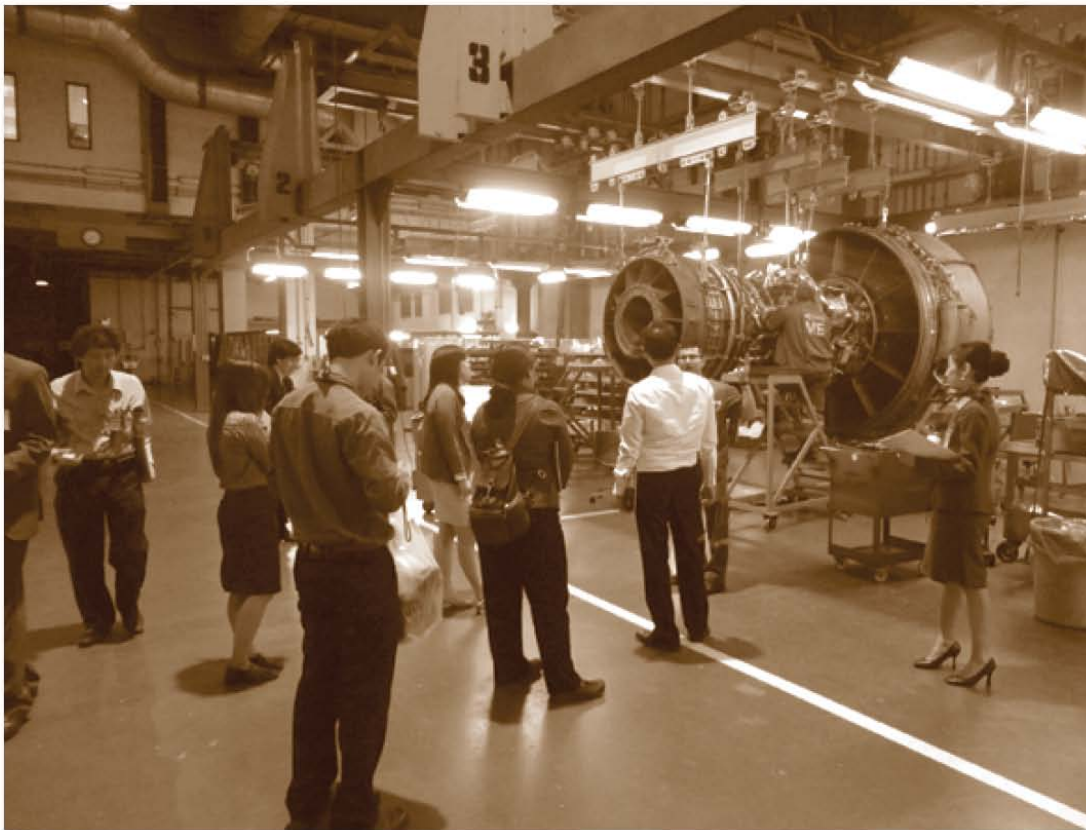
ประการที่สอง บุคลากรทั้งในระดับวิศวกรและช่างเทคนิคมีความรู้ด้านภาษาอังกฤษค่อนข้างจำกัด ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากเนื่องจากการลงบันทึกและคู่มือการซ่อมบำรุงทั้งหมดใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษากลาง

ประการที่สาม ปัญหาขาดแคลนอุตสาหกรรมสนับสนุนและบริการทดสอบ เช่น การดำเนินการตรวจสอบโดยไม่ทำลาย (Nondestructive Testing - NDT) ซึ่งเป็นกระบวนการที่สำคัญมากในการทดสอบชิ้นส่วนอากาศยาน เนื่องจากศูนย์ที่รับทำการตรวจสอบภายในประเทศ เช่น สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ฯลฯ ยังไม่ได้รับการรับรอง

มาตรฐานในระดับสากล

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการชุปโลหะในประเทศไทยยังไม่ได้รับรองมาตรฐานสากลเช่นเดียวกัน ส่งผลให้ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอากาศยานภายในประเทศไทยต้องส่งงานไปทำการตกแต่งพื้นผิวในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ฯลฯ ซึ่งนอกจากส่งผลให้ต้นทุนของการผลิตสินค้าภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นแล้ว ยังก่อให้เกิดการเสียเวลาอีกด้วย

ประการที่สี่ ความรวดเร็วในการซ่อมบำรุงนับเป็นหัวใจของการแข่งขัน ปัญหาสำคัญคือ กระบวนการในการนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนและวัตถุดิบสำหรับซ่อมบำรุงของไทยยังยุ่งยากและล่าช้า เนื่องจากต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของทางราชการ เป็นต้นว่า การนำเข้าวัตถุดิบต่างๆ มีปัญหาในบางกรณีเนื่องจากชิ้นส่วนและอะไหล่ รวมถึงสารเคมีบางชนิดถูกกักไว้ไม่ได้ออกมาจากสนามบิน เนื่องจากความกังวลเรื่องความปลอดภัย ส่งผลให้ผู้ประกอบการเผชิญกับปัญหาความล่าช้าในการซ่อมบำรุง ดังนั้น ธุรกิจซ่อมบำรุงในประเทศไทยจึงเสียเปรียบคู่แข่งที่มีทำเลที่ตั้งในประเทศอื่นซึ่งมีพิธีการศุลกากรสะดวกรวดเร็วมากกว่า 📧



เจ้าหน้าที่บีไอไอ เยี่ยมชมศูนย์ซ่อมอากาศยานของการบินไทย
ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง



ประเทศไทยกับโอกาส การเป็นศูนย์กลาง ซ่อมบำรุงอากาศยานของอาเซียน

อุตสาหกรรมอากาศยานของไทยเริ่มต้นขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 เมื่อนายวัลเดน เบอห์น (Vanden Born) นักบินชาวเบลเยียมได้นำเครื่องบินแบบออร์วิลล์ไรท์ (Orville Wright) มาสาธิตการบินถวายให้ทอดพระเนตร และให้ประชาชนในกรุงเทพฯ ชม เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2454 ณ สนามราชกรีฑาสโมสร ปทุมวัน และในปีเดียวกันได้มีการส่งทหารไทยจำนวน 3 นายเข้ารับการศึกษาด้านการบิน ณ ประเทศฝรั่งเศส และสำเร็จกลับมาในปี 2456

**“ในที่สุดได้เลือกพื้นที่ “ดอนเมือง”
โดยในปี 2457 กระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการ
ก่อสร้างสนามบินดอนเมืองแล้วเสร็จ
เพื่อเป็นสนามบินหลักของประเทศ”**

ในปีที่นายทหารทั้ง 3 นาย ได้เดินทางกลับมา นั้น ประเทศไทยก็ได้สั่งซื้อเครื่องบินจำนวน 8 ลำ และก่อตั้งแผนกการบินทหารโดยใช้สนามราชกรีฑาสโมสรเป็นสนามบิน และสร้างโรงเก็บเครื่องบินขึ้นในบริเวณ

นั้นเรียกชื่อว่า **สนามบินสระปทุม**

อย่างไรก็ตามในระยะต่อมา สนามบินสระปทุมคับแคบ มีที่ตั้งไม่เหมาะสม จึงมีการเลือกพื้นที่สนามบินใหม่ ซึ่งในที่สุดได้เลือกพื้นที่ “ดอนเมือง” โดยในปี 2457 กระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการก่อสร้างสนามบินดอนเมืองแล้วเสร็จ เพื่อเป็นสนามบินหลักของประเทศ โดยมีเครื่องบินลงปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2457 และเป็นจุดเริ่มของอุตสาหกรรมอากาศยานในประเทศไทย

ต่อมาในปี 2499 ได้เปลี่ยนชื่อท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ สังกัดกองทัพอากาศ และได้รับการพัฒนาสร้างเสริมต่อเติมมาจนถึงปัจจุบัน

จากจุดริเริ่มใช้เครื่องบินโดยสารในการขนส่งและการเดินทาง นับเป็นเวลากว่า 100 ปีแล้วที่ประเทศไทยใช้ระบบการขนส่งนี้ ด้วยภูมิศาสตร์ที่อยู่ใจกลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยนับว่ามีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียนถึง 4 ประเทศ และมีจุดแข็งจากการเติบโตของธุรกิจการบินอย่างโดดเด่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนจากภาครัฐที่สนับสนุนให้ประเทศไทย





เป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการบินแล้ว ยังมีเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาคอีกด้วย

ภาพรวมธุรกิจการบินทั่วโลก

บริษัท โบอิง ผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ที่สุดของโลก คาดการณ์ว่า การเดินทางทางอากาศในเขตเอเชียแปซิฟิก จะมีขนาดเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันอีก 3 เท่าตัว หรือร้อยละ 4.7 ต่อปี ภายในอีก 20 ปีข้างหน้า (2556 - 2575) หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของการเติบโตการเดินทางทางอากาศทั่วโลก ซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการเครื่องบินใหม่เพิ่มมากขึ้น โดยปัจจุบันมีอากาศยานประมาณ 17,740 ลำทั่วโลก คาดว่าในปี 2575 จะมีอากาศยานทั่วโลกรวมกันทั้งหมดประมาณ 36,560 ลำ

โดยความต้องการอากาศยานใหม่ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเพิ่มสูงขึ้น แซงหน้าภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ คิดเป็นร้อยละ 36 หรือประมาณ 13,000 ลำ มีมูลค่าประมาณ 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ รองลงมาคือ ยุโรปร้อยละ 20 และสหรัฐอเมริการ้อยละ 19

สำหรับภูมิภาคอาเซียนก็เป็นอีกภูมิภาคที่มีการคาดการณ์ว่าจะมีการเดินทางทางอากาศสูงที่สุดโดยประเทศไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย คาดการณ์ว่าจะเป็นประเทศสำคัญที่จะมีการเจริญเติบโตสูง เนื่องจากประชาชนในประเทศเหล่านี้มีการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น รวมทั้งการตื่นตัวรับกระแสการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะทำให้เกิดการขยายตัวต่างๆ ทั้งทางด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินทางเชื่อมโยงกันในภูมิภาค โดยเฉพาะตลาดการท่องเที่ยวในอาเซียน

นอกจากนี้การเปิด AEC ยังจะมีการเปิดเสรีการ

บินอาเซียน ในปี 2556 โดยเป็นกรอบความตกลงพหุภาคีเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถขนส่งทางอากาศระหว่างกันโดยไม่จำกัดจำนวน ความจุ ความถี่ แม้ว่าจะมีอุปสรรคจากกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับภายในของแต่ละประเทศสมาชิก แต่เมื่อมองในภาพรวมแล้วจากกระแสการรวมเป็น AEC ย่อมจะส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตต่อธุรกิจการบินในภูมิภาคเป็นอย่างมาก ได้แก่ การเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางการบินมายังประเทศอาเซียน และเส้นทางการบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) คาดว่าในระหว่างปี 2554 - 2556 จะมีการเปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียนกว่า 7 สายการบินใน 6 ประเทศอาเซียน ได้แก่ เวียดนาม ลาว เมียนมาร์ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ทั้งนี้ บริษัท โบอิง คาดการณ์ว่าจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ในอาเซียนที่เพิ่มขึ้น จะก่อให้เกิดการซื้อขายในตลาดเครื่องบินพาณิชย์มีมูลค่าประมาณ 450 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

**“โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซีย
ที่ในปี 2556 มีการสั่งซื้อ
เครื่องบินเพิ่มอีกจำนวน 234 ลำ
โดยมีเป้าหมายที่จะมีฝูงบินที่โตถึง 600 ลำ
ในปี 2568 ซึ่งนับว่ามีฝูงบินมากที่สุด
ในประเทศอาเซียน”**

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดการณ์ว่าสายการบินต่างๆ ในอาเซียน จะมีการขยายฝูงบินมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซียที่ในปี 2554 ได้สั่งซื้อเครื่องบินจำนวนมากถึง 264 ลำ และในปี 2556 มีการสั่งซื้อเครื่องบินเพิ่มอีกจำนวน 234 ลำ โดยมีเป้าหมายที่จะมีฝูงบินให้ได้ถึง 600 ลำในปี 2568 ซึ่งนับว่ามีฝูงบินมากที่สุดในประเทศอาเซียน

แผนการขยายฝูงบินของสายการบินอาเซียน

 สายการบินประจำชาติสิงคโปร์		 สายการบินประจำชาติฟิลิปปินส์		 สายการบินประจำชาติเวียดนาม	
แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย	แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย	แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย
□ ปี 2556 - สั่งซื้อเครื่องบิน 60 ลำ	□ ปี 2558 มีฝูงบิน 126 ลำ	□ ปี 2556 เป็นต้นไป - เตรียมรับมอบ เครื่องบินจำนวน 64 ลำ	□ ปี 2562 มีฝูงบิน 103 ลำ	□ ปี 2554 - 2557 - เห็นสัญญารับมอบ เครื่องบินจำนวน 26 ลำ	□ ปี 2563 มีฝูงบิน 170 ลำ
 สายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ของอินโดนีเซีย		 สายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ของมาเลเซีย		 สายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ของเวียดนาม	
แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย	แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย	แผนการดำเนินการ	เป้าหมาย
□ ปี 2554 - สั่งซื้อเครื่องบิน 264 ลำ □ ปี 2556 - สั่งซื้อเครื่องบิน 234 ลำ	□ ปี 2568 มีฝูงบิน 600 ลำ	□ ปี 2555 - สั่งซื้อเครื่องบิน จำนวน 100 ลำ	□ ปี 2563 มีฝูงบิน 526 ลำ	□ ปี 2556 - สั่งซื้อเครื่องบิน จำนวน 62 ลำ	□ ปี 2565 มีฝูงบิน 71 ลำ

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ประเทศไทยศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

ด้วยความโดดเด่นในทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทย จึงทำให้ธุรกิจการบินของประเทศไทยมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยสถิติการเดินทางของผู้โดยสารจากปี 2552 - 2556 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 14.6 ต่อปี จากการขยายตัวในด้านกาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมทั้งการที่คนไทยมีการเดินทางไปท่องเที่ยวมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ

**“ในปี 2556 สนามบินสุวรรณภูมิ
ซึ่งเป็นสนามบินหลัก**

**รองรับผู้โดยสารจากทั่วโลก 50.9 ล้านคน
นับเป็นสนามบินที่รองรับผู้โดยสาร
มากที่สุดเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน”**

ในปี 2556 สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินหลักรองรับผู้โดยสารจากทั่วโลก 50.9 ล้านคน นับเป็นสนามบินที่รองรับผู้โดยสารมากที่สุดเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากสนามบิน Oekarno - Hatta ของอินโดนีเซีย และสนามบิน Changi ของสิงคโปร์ ทั้งนี้ Airport Council International (ACI) ได้รายงานการจัดอันดับท่าอากาศยานทั่วโลก โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในอันดับที่ 18 ของท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดในโลก และอยู่ในอันดับ 7 ของเอเชีย

นอกจากนี้ยังติดอันดับที่ 20 ของโลกในด้านการขนส่งสินค้า จำนวน 1.27 ล้านเมตริกตัน ส่วนท่าอากาศยานที่มีความสำคัญอันดับ 2 คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ในปี 2556 รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากถึง



ร้อยละ 400 ซึ่งเป็นผลจากการที่ได้เปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นศูนย์กลางของสายการบินต้นทุนต่ำ Low Cost Airline ตั้งแต่ปลายปี 2555 ประเมินการว่าจำนวนเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง มีอัตราเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 10 ในปี 2556 และร้อยละ 11 ในปี 2557

นอกจากนี้ในส่วนท่าอากาศยานนานาชาติอีก 4 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้ง

ไทยและต่างชาติ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ และท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง ก็มีแนวโน้มการขยายตัวทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานฯ ภูเก็ตและท่าอากาศยานฯ เชียงใหม่ ซึ่งจังหวัดเชียงใหม่และภูเก็ตต่างได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวเงินเข้าไปท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 53 ล้านคนต่อปี และขนถ่ายสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี รวมทั้งสามารถรองรับการจราจรทางอากาศได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

ในปี 2556 รองรับผู้โดยสาร 16 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึงร้อยละ 400 ให้บริการเที่ยวบิน 136,000 เที่ยวบิน ขนส่งสินค้า 17,000 ตัน

ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

ในปี 2556 ให้บริการผู้โดยสารประมาณ 11 ล้านคนต่อปี มีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 ต่อปี รองรับเที่ยวบิน 70,000 เที่ยวบิน และขนส่งสินค้า 35,000 ตันต่อปี

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภาคเหนือ ในปี 2556 ให้บริการผู้โดยสาร 5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 จากปี 2555 รองรับเที่ยวบิน 41,300 เที่ยวบิน และขนส่งสินค้า 18,000 ตัน

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่

ศูนย์กลางการจราจรทางอากาศของภาคใต้ ในปี 2556 รองรับเที่ยวบินมากกว่า 17,000 เที่ยวบินต้อนรับผู้โดยสาร 2.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 23 จากปี 2555

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง จังหวัด เชียงราย

ในปี 2556 ให้บริการเที่ยวบิน 7,000 เที่ยวบิน รองรับผู้โดยสารมากกว่า 1 ล้านคน และขนส่งสินค้า 4,600 ตัน

**“นอกจากมีความมุ่งหวัง
ที่จะเป็นศูนย์กลาง
ทางการบินภูมิภาคแล้ว
ยังมีเป้าหมายที่จะเป็น
“ศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยาน
ของภูมิภาค”**

มุ่งสู่การเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาค

จากการขยายตัวในธุรกิจด้านการบินของทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค ย่อมจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานของไทยที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นไปด้วย ทั้งนี้ นอกจากมีความมุ่งหวังที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินภูมิภาคแล้ว ยังมีเป้าหมายที่จะเป็น “ศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาค” เพื่อรองรับปริมาณเครื่องบินที่จะเพิ่มขึ้นในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วย โดยมีจุดแข็งคือ การที่ไทยมีอุตสาหกรรม

สนับสนุนที่แข็งแกร่งมีพื้นฐานมาจากอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

ที่ผ่านมา มีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เครื่องบินและอากาศยานในประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการผลิต ซ่อมและดัดแปลงอากาศยาน (Aircraft Conversion) รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยาน หรือเครื่องใช้บนอากาศยาน โดยได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ

ปัจจุบันมีบริษัทชั้นนำทางด้านชิ้นส่วนอากาศยานเข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้ว ได้แก่ Ducommun Technologies ผู้ผลิตชิ้นส่วนจากสหรัฐฯ ตั้งโรงงานอยู่ที่จังหวัดสระบุรี Weston SEA ผู้ผลิตชิ้นส่วนจากสหราชอาณาจักร ตั้งโรงงานอยู่ที่จังหวัดชลบุรี Dreissen Aircraft Interior Systems ผู้ผลิตอุปกรณ์สำหรับเครื่องบิน และการขนส่งสินค้าตั้งโรงงานอยู่ที่จังหวัดลำปาง และสมุทรปราการ Leistritz ผู้ผลิตใบพัดเครื่องบินเครื่องยนต์จรวดจากเยอรมนี ได้ลงนามร่วมกับบริษัท

Rolls - Royce Aerospace จัดตั้งโรงงานที่จังหวัดชลบุรี Triumph Structures ผู้ผลิตและประกอบชิ้นส่วนโลหะสำหรับอากาศยาน MRAS Asia ผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์สำหรับอากาศยาน ตั้งโรงงานที่จังหวัดระยอง

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าและส่งออกเครื่องบิน ชิ้นส่วนเครื่องบินและอากาศยาน พบว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมด้านอากาศยานและชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยาน มีแนวโน้มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2556 มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วน และอุปกรณ์ด้านอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 87 จากปี 2555 ซึ่งเป็นเครื่องพิสูจน์ให้เห็นถึงความเจริญเติบโตอย่างมากของอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย โดยประเภทที่มีการนำเข้าหลักคือ เครื่องบินและอุปกรณ์สำหรับเครื่องบินเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 94 จากปี 2555 มีมูลค่า 4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยมีการนำเข้าจากประเทศฝรั่งเศสร้อยละ 45 สหรัฐฯ ร้อยละ 39 และอีกร้อยละ 16 เป็นการนำเข้าจากประเทศอื่น ทั้งนี้สะท้อนให้เห็นถึงปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นของชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินตามไปด้วย

มูลค่าการนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานและอุปกรณ์ปี 2556

พิกัดอัตราอากร	รายการ	นำเข้า (หน่วย ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	ส่งออก (หน่วย ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
88	อากาศยานและอุปกรณ์สำหรับอากาศยาน	4,696.01	1,080.85
854430	ชุดสายไฟจุดระเบิดและชุดสายไฟอื่นๆ	247.72	426.17
840710	เครื่องยนต์ที่ใช้กับอากาศยาน	237.31	49.82
401130	ล้อสำหรับอากาศยาน	9.13	89.05
700721	กระจกนิรภัยสำหรับอากาศยาน	12.93	42.20
940110	ที่นั่งชนิดที่ใช้กับอากาศยาน	0.31	10.29
840910	อุปกรณ์สำหรับเครื่องยนต์อากาศยานที่ใช้การจุดระเบิดแบบหัวเทียน	1.76	3.03
401213	ล้อที่ผ่านการใช้งานแล้วสำหรับอากาศยานที่ทำการหล่อดอกยางใหม่	2.27	0.95

ที่มา United Nations Trade map

ปัจจุบัน อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง สร้างรายได้มูลค่าหลายพันล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี ในปี 2555 มีมูลค่า 637 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากปี 2554 ซึ่งคาดว่าอุตสาหกรรมนี้จะมีการเจริญเติบโตมากขึ้นอีกเมื่อประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

ประเทศไทยมีความได้เปรียบประเทศอื่นๆ ในอาเซียนเนื่องจากการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีในด้านการให้บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน เช่น การมีโรงซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่ มีอุปกรณ์ที่พร้อมและทันสมัย ตลอดจนการเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนในการผลิตชิ้นส่วนสำหรับอากาศยานต่างๆ

ในด้านการพัฒนาบุคลากร ประเทศไทยมีการจัดฝึกอบรมนักบินและช่างเทคนิคในสาขาที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยสถาบันการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนการฝึกอบรมผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบินให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล อาทิ การควบคุมภาคพื้นดิน การซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน และการฝึกอบรมนักบินสำหรับเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ โดยจะดำเนินการฝึกอบรม ทดสอบบุคลากรและออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ผ่านการทดสอบ

สำหรับในด้านการจัดการศึกษา ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐและเอกชนได้เปิดให้มีการเรียนการสอนในคณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาอากาศยาน อาทิ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ซึ่งเป็นการรองรับความต้องการวิศวกรอากาศยานที่จะมีมากขึ้นในอนาคต



“นอกจากนี้รัฐบาลไทย ยังมีนโยบายจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์ซ่อมอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ของประชาคมอาเซียน”

นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังมีนโยบายจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและการซ่อมบำรุงอากาศยานของประชาคมอาเซียน ที่จะก้าวสู่ AEC ในปี 2558 และนับเป็นการตอบสนองการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคอีกด้วย

โดยขณะนี้ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อศึกษาและประเมินโอกาสทางธุรกิจ ตลอดจนสิทธิประโยชน์ และมาตรการที่จูงใจนักลงทุน โดยหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ได้แก่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางอากาศ ปิไอไอ และภาคเอกชนต่างๆ

ปัจจุบันมีบริษัทรายใหญ่ และหน่วยงานในประเทศไทยที่ให้บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน รายสำคัญ ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) Scandinavian Aircraft Maintenance, Triumph Aviation Service Asia Eurocopter และบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด โดยวารสารส่งเสริมการลงทุนจะขอแนะนำศูนย์ซ่อมของคนไทยคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด

ในส่วนของ บริษัท การบินไทยฯ ได้ให้บริการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งนับเป็นหนึ่งในผู้นำด้าน

ศูนย์ซ่อมอากาศยานของเอเชีย ซึ่งนอกจากจะเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัท การบินไทยฯ แล้ว ยังให้บริการเครื่องบินของสายการบินอื่นๆ อีกด้วย โดยศูนย์ซ่อมบำรุงของการบินไทยได้รับประกาศนียบัตรมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยานจาก Department of Transportation (DOT) ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นการรับรองถึงคุณภาพที่ได้มาตรฐานในระดับสากล ปัจจุบันมี 3 แห่ง ได้แก่ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง และทำอากาศยานอุตะเกา โดยศูนย์ซ่อมใหญ่จะอยู่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในแต่ละปี บริษัท การบินไทย มีรายได้จากการให้บริการลูกค้าสายการบินอื่นถึงปีละ 3,000 ล้านบาทเลยทีเดียว

ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ทั้งหมด 190,400 ตารางเมตร ได้แก่ โรงซ่อมเครื่องบิน 24,300 ตารางเมตร ซึ่งนับเป็นโรงซ่อมใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถใช้จอดซ่อมแซมเครื่องบินที่มีความกว้าง อาทิ Airbus รุ่น A 380 ได้พร้อมกันถึง 3 ลำ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance)

สำหรับรายละเอียดของโรงซ่อมบำรุงแห่งนี้เป็นอาคารที่มีขนาดความสูง 35 เมตร กว้าง 90 เมตร ยาว 270 เมตร โดยไม่มีเสาเข็มค้ำ มีขนาดพื้นที่จอดเครื่องบินรวม 27,000 ตารางเมตร โครงหลังคาใช้วัสดุเหล็กที่มีลักษณะเป็นซูเปอร์สตรัคเจอร์ใช้คานเหล็กมีน้ำหนักรวมกันกว่า 10,000 ตัน หรือมากกว่าน้ำหนักของโครงเหล็กที่ใช้ก่อสร้างหอไอเฟลในกรุงปารีสที่มีน้ำหนักรวมกัน 7,000 ตัน ใช้เงินลงทุนก่อสร้างกว่า 1,200 ล้านบาท ให้พนักงานฝ่ายช่างและบุคลากรจากภายนอกหมุนเวียนเข้าทำงานทั้งหมดไม่น้อยกว่า 1,500 คน โดยสามารถให้บริการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน ตั้งแต่เครื่องบินขนาดเล็ก เช่น Boeing B747 จนถึงเครื่อง



บินขนาดใหญ่อย่าง Airbus A 380

ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานท่าอากาศยานดอนเมือง

ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นศูนย์ซ่อมที่ได้เปิดให้บริการมากกว่า 50 ปี มีพื้นที่ 170,000 ตารางเมตร บริการสำหรับ Airbus A300 - 600, A310, A330 และ Boeing B737, B747, B777 โดยเป็นการซ่อมบำรุงย่อยให้แก่เครื่องบิน แต่ก็สามารถซ่อมบำรุงในระดับสูง (Heavy Maintenance) ได้ด้วย

ศูนย์ซ่อมบำรุงท่าอากาศยานอุตะเกา

มีพื้นที่ 240,000 ตารางเมตร ได้รับการรับรองจาก Joint Aviation Authorities (JAA) ซึ่งเป็นหน่วยงานรับรองการซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาคยุโรป โดยสามารถให้บริการซ่อมบำรุงในระดับสูง (Heavy Maintenance) และสามารถให้บริการเครื่องบินขนาดใหญ่ 2 ลำ และขนาดเล็ก 1 ลำ ในเวลาเดียวกัน

บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด ก่อตั้งในปี 2546 จากการที่ภาครัฐมีนโยบายให้การสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางด้านอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ถือหุ้นโดยสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ร่วมกับกองทัพอากาศ มีวิศวกร 400 คน และผู้เชี่ยวชาญด้านอากาศยานจากกองทัพอากาศ นอกจากจะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานแล้วยังมีการจัดการฝึกอบรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับด้านการบิน



อีกด้วย มีศูนย์ซ่อมอยู่ใน 4 จังหวัด ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานกรุงเทพฯ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน กำแพงแสน จังหวัดนครปฐม และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน จังหวัดลพบุรี โดยสามารถให้บริการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) และซ่อมบำรุงในระดับสูง (Heavy Maintenance)

“จากข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย พบว่า ไทยเป็นประเทศที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก และในภูมิภาคมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศ CLMV”

**ศักยภาพและโอกาสทางอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของไทย
เปรียบเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซีย**

การบินเชื่อมต่อ	ทั่วโลก	อาเซียน	ประเทศ CLMV
ไทย	74 ประเทศใน 212 เมือง	ทุกประเทศใน 47 เมือง	12 เมืองโดย 15 สายการบิน
สิงคโปร์	62 ประเทศใน 255 เมือง	ทุกประเทศใน 44 เมือง	7 เมืองโดย 9 สายการบิน
มาเลเซีย	47 ประเทศใน 114 เมือง	ทุกประเทศใน 19 เมือง	6 เมืองโดย 4 สายการบิน

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

จุดแข็งสำคัญในการเชื่อมต่อประเทศ CLMV

จากการเติบโตอย่างมากของธุรกิจการบินอาเซียน ทำให้รัฐบาลของประเทศต่างๆ เล็งเห็นถึงโอกาสทางการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยสิงคโปร์และมาเลเซียก็มีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยานภูมิภาคด้วยเช่นกัน

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อต่างประเทศของไทยกับสิงคโปร์และมาเลเซียพบว่า ไทยเป็นประเทศที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกและในภูมิภาคมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม โดยเชื่อมต่อ 12 เมือง ด้วยเที่ยวบินกว่า 405 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดย 15 สายการบิน

ในขณะที่สิงคโปร์เชื่อมต่อ 7 เมืองด้วยจำนวนเที่ยวบิน 217 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดย 9 สายการบิน และมาเลเซียเชื่อมต่อเพียง 6 เมือง ด้วยจำนวนเที่ยวบิน 113 ต่อสัปดาห์โดย 4 สายการบิน

จึงนับว่าไทยมีจุดแข็งในด้านเส้นทางการบินในภูมิภาคอาเซียน สามารถสร้างโอกาสในการดึงดูดเครื่องบินให้เข้ามาทำการบินและให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานได้ โดยเฉพาะในปี 2557 ที่จะมีการเปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม รวม 3 สายการบินที่เข้ามาตั้งฐานการบินในประเทศไทย จึงยิ่งจะทำให้เส้นทางการบินและปริมาณเครื่องบินที่มาทำการบินในไทยเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ศักยภาพและโอกาสทางอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของไทย เปรียบเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซีย

การบินเชื่อมต่อ	ทั่วโลก	อาเซียน	ประเทศ CLMV
 <p>ไทย</p>	<ul style="list-style-type: none"> 74 ประเทศใน 212 เมือง ผู้โดยสารมาเยือนทำอากาศยานหลักดับคั้งเป็นอันดับที่ 14 ของโลก 	ทุกประเทศใน 47 เมือง	12 เมือง โดย 15 สายการบิน
 <p>สิงคโปร์</p>	<ul style="list-style-type: none"> 62 ประเทศใน 255 เมือง ผู้โดยสารมาเยือนทำอากาศยานหลักดับคั้งเป็นอันดับที่ 15 ของโลก 	ทุกประเทศใน 44 เมือง	7 เมือง โดย 9 สายการบิน
 <p>มาเลเซีย</p>	<ul style="list-style-type: none"> 47 ประเทศใน 114 เมือง ผู้โดยสารมาเยือนทำอากาศยานหลักดับคั้งเป็นอันดับที่ 27 ของโลก 	ทุกประเทศใน 19 เมือง	6 เมือง โดย 4 สายการบิน

- บริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินยักษ์ใหญ่จากยุโรปเตรียมลงทุนโรงงานผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน
- เตรียมตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน

- บริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินยักษ์ใหญ่จากยุโรปตั้งโรงงานผลิตใบพัดเครื่องยนต์


- บริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินยักษ์ใหญ่จากยุโรปเตรียมลงทุนศูนย์บริการลูกค้า

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

อย่างไรก็ตาม หากมีการดึงดูดให้บริษัทต่างชาติซึ่งประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและบำรุงรักษาอากาศยานเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยเพิ่มมากขึ้น ก็จะส่งผลดีต่อเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการซ่อมอากาศยานภูมิภาค และจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากจะมีการว่าจ้างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยผลิตชิ้นส่วนอากาศยานต่างๆ ก่อทำให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ยังเกิดการพัฒนาปรับปรุงเทคโนโลยีและทักษะการบินของประเทศอีกด้วย โดยที่ผ่านมา บีโอไอ

ก็ได้มีบทบาทในการชักจูงการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งได้จัดความสำคัญให้เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ โดยให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิต ซ่อม หรือดัดแปลงอากาศยาน (Aircraft Conversion) รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยาน หรือเครื่องใช้บนอากาศยาน ได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี ในทุกเขตที่ตั้ง โดยไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร

ทั้งนี้ หากประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาคได้ ก็จะยิ่งทำให้เกิดแรงดึงดูดให้เที่ยวบินต่างๆ ทำการบินมายังประเทศไทย จึงเป็นการส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคที่ไทยได้มีการตั้งเป้าหมายไว้ด้วยเช่นกัน 





กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิสเชส ความเร่งด่วนผสมความปลอดภัย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) มิได้เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนเฉพาะ การขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยังให้การส่งเสริมการลงทุน แก่กิจการขนส่งผู้ป่วยด้วยเช่นกัน เพราะเล็งเห็นว่า ผู้ป่วยหรือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือทางการแพทย์แบบฉุกเฉิน

“วารสารส่งเสริมการลงทุน” จึงขอแนะนำกิจการขนส่งผู้ป่วยทางอากาศให้ท่านผู้อ่านได้รับทราบข้อมูล โดยได้รับเกียรติจากคุณเกียรติ ไกรประสิทธิ์ ผู้จัดการทั่วไป บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ให้สัมภาษณ์ในเรื่องนี้

**“นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ
เป็นผู้ก่อตั้ง ท่านเป็นแพทย์
ที่ชื่นชอบเรื่องการบิน
จึงได้ก่อตั้ง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
ขึ้นเมื่อ 40 กว่าปีก่อน
เป็นการนำความรู้ผนวกกับความชอบ
ก่อให้เกิดเป็นธุรกิจใหม่”**



คุณเกียรติ ไกรประสิทธิ์
ผู้จัดการทั่วไป

บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด

จุดเริ่มต้นของบริษัทฯ เริ่มจากนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นผู้ก่อตั้ง ท่านเป็นแพทย์ที่ชื่นชอบเรื่องการบิน จึงได้ก่อตั้งหน่วยพยาบาลร่วมกับเพื่อนและได้ก่อตั้ง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ขึ้นเมื่อ 40 กว่าปีก่อน เป็นการนำความรู้ผนวกกับความชอบก่อให้เกิดเป็นธุรกิจใหม่ ซึ่งไม่ได้ให้บริการเฉพาะในกลุ่มของโรงพยาบาลกรุงเทพเท่านั้น แต่ได้ร่วมมือกับสำนักงานการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เพื่อช่วยเหลือเคลื่อนย้ายผู้ป่วยในช่วงเหตุการณ์วิกฤติหรืออุบัติเหตุอีกด้วย ซึ่งสำนักงานการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติจะมีงบประมาณจำนวนหนึ่งสำหรับสนับสนุนผู้ป่วยที่ไม่สามารถเข้าถึงบริการที่มีราคาสูงแต่มีความจำเป็นต้องใช้บริการ



“เป็นธุรกิจที่ต้องมีทั้งความเร่งด่วน ทางการแพทย์ และความปลอดภัย ทางการบิน ประกอบการทำการบินทุกครั้ง”

การใช้เฮลิคอปเตอร์เคลื่อนย้ายผู้ป่วยฉุกเฉินนั้น เป็นงานที่ต้องใช้ทั้งความเร่งด่วนทางการแพทย์ และความปลอดภัยทางการบิน ประกอบการทำการบินทุกครั้ง ซึ่งความเร่งด่วนกับความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ตรงข้ามกัน ดังนั้นบริษัทฯ จึงต้องบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ ที่สุดโดยในเฮลิคอปเตอร์จะมีทั้งแพทย์ พยาบาลประจำ และอุปกรณ์การแพทย์ใกล้เคียงกับห้องไอซียู และมีนักบิน 2 คน คอยให้บริการตลอดการบิน

นอกจากจะให้บริการในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยแล้ว บริษัทฯ ยังมีบริการด้านอื่นนอกเหนือจากการแพทย์ ด้วย เช่น การขนส่งหรือการเดินทางของผู้โดยสารทั่วไป การทำข่าวหรือถ่ายทำภาพยนตร์ เป็นต้น

ในการให้บริการ บริษัทฯ เน้นเรื่องความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานและผู้โดยสาร จึงต้องเลือกเครื่องบิน และอุปกรณ์ช่วยชีวิตที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ในการพาผู้ป่วยจากที่หมายมาส่งที่โรงพยาบาล โดยจะใช้นักบิน

2 คนเสมอในแต่ละเที่ยวบิน และนักบินต้องผ่านการฝึกอบรมการบิน และมีความพร้อมสูงตามข้อกำหนดของทั้งผู้ผลิตเครื่องบินและของบริษัทฯ

ส่วนของแพทย์นั้น จะเป็นแพทย์จากแผนกเวชศาสตร์การบิน ซึ่งประจำอยู่ที่โรงพยาบาลกรุงเทพ เหตุที่ต้องเป็นแพทย์เฉพาะทาง เนื่องจากแพทย์จะต้องเชี่ยวชาญในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยว่าจะต้องเคลื่อนย้ายในลักษณะใดจึงจะปลอดภัยกับผู้ป่วยในแต่ละกรณีที่มีความละเอียดอ่อนแตกต่างกัน และจะต้องสามารถสื่อสารกับนักบินได้เป็นอย่างดี

ก่อนที่นักบินจะทำการบิน ต้องมีการตรวจสภาพอากาศ และกำหนดเส้นทางบิน เพื่อมาถึงโรงพยาบาลให้รวดเร็วและปลอดภัยที่สุด มีการสื่อสารกันตลอดเวลาถึงสภาพของผู้ป่วย การกำหนดและการควบคุมอาการของผู้ป่วย เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างบุคลากรทางด้านการบินและการแพทย์

ธุรกิจของบริษัทฯ ดำเนินการในเรื่องการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยทางเฮลิคอปเตอร์ และบริการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ มีความน่าสนใจอย่างมาก และประสบความสำเร็จอย่างสูงในการเดินทางสู่ฝันที่เป็นจริงได้ตามเป้าหมาย โดยได้รับการสนับสนุนจากบีโอไอ

บีโอไอเปิดให้การส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ (ประเภท 7.2.3) เนื่องจากกิจการขนส่งทางอากาศ ต้องลงทุนสูง ต้องการความชำนาญและประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการส่งเสริมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของคนไทย โดยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากบีโอไอคือ สามารถนำเข้าผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

เป็นเวลา 8 ปี ส่วนเรื่องของการบินได้รับยกเว้นอากรสำหรับเฮลิคอปเตอร์ และขึ้นส่วนอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็น ซึ่งเป็นการลดภาระให้ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ทำให้การบริหารจัดการและการพัฒนาคล่องตัวขึ้น ผลประกอบการจึงดีขึ้น และธุรกิจประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมายได้ง่ายมากยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นการช่วยเหลือสังคมอีกทางหนึ่งด้วย

บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด

ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำเส้นทาง ทั้งในและระหว่างประเทศ โดยจะมีเฮลิคอปเตอร์รุ่น EC 145 ให้บริการ 2 รูปแบบคือ

- **ให้บริการเครื่องบินพยาบาล** ขนาด 2 เตียง โดยติดตั้งอุปกรณ์ทางการแพทย์ เช่น เครื่องช่วยหายใจ เครื่องกระตุ้นหัวใจ เครื่องขยายหลอดเลือด ตู้อบเด็ก เครื่องดูดเสมหะ
- **ให้บริการเครื่องบินขนส่งคน สิ่งของ** ขนาด 10 ที่นั่ง (รวมที่นั่งนักบิน 2 ที่นั่ง) ขนาดบรรทุก 1.79 ตัน

เฮลิคอปเตอร์แบบเครื่องยนต์คู่รุ่น EC 145 สั่งซื้อจากบริษัท Euro Copter โดยจะติดตั้งระบบแสดงผลและอุปกรณ์การบิน เพื่อให้สามารถปฏิบัติการได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ประกอบกับอุปกรณ์ที่ติดตั้งเสริมในเครื่องบินสามารถจะทำการติดตั้งให้เป็นที่เฮลิคอปเตอร์เพื่อการบริการฉุกเฉิน (Helicopter Emergency Service) และในกรณีที่ให้บริการขนส่งสามารถถอดอุปกรณ์ทางการแพทย์ออก เพื่อติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินทางได้





แผนพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เป็นระยะเวลากว่า 8 ปีแล้ว ที่ “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ได้เปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ โดยเป็นท่าอากาศยานที่เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูง การรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานระดับสากล อีกทั้งยังมีบทบาทสำคัญคือการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งรองรับเส้นทางการบินจากทุกมุมโลก และเป็นประตูสู่ประเทศในแถบเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Gateway to the GoldenLand) ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการช่วยเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค

ต่อชั่วโมง สามารถรองรับผู้โดยสารเบื้องต้นได้ถึง 45 ล้านคนต่อปี แต่เมื่อเวลาผ่านไปจำนวนผู้โดยสารยิ่งทวีมากขึ้น

**“ตั้งแต่ปี 2554 – 2556
มีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น
47,910,904 คนต่อปี
53,002,328 คนต่อปี
และ 51,363,232 คนต่อปี ตามลำดับ”**

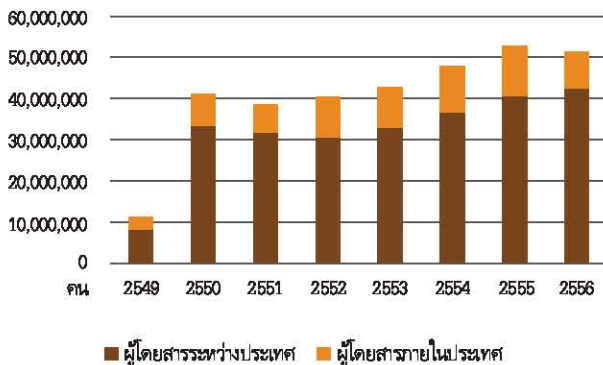
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 พร้อมกับทางวิ่ง 3 เส้น และมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 68 เที่ยวบิน



สถิติจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ปี 2549 - 2556 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ปี 2554 - 2556 มีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 47,910,904 คนต่อปี 53,002,328 คนต่อปี และ 51,363,232 คนต่อปีตามลำดับ ซึ่งจำนวนดังกล่าวนั้นเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (45 ล้านคนต่อปี)

ปี	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	ผู้โดยสารภายในประเทศ	รวมทั้งสิ้น
* 2549	8,213,682	3,121,004	11,334,686
2550	33,299,767	7,910,314	41,210,081
2551	31,607,500	6,995,457	38,602,957
2552	30,280,327	10,219,897	40,500,224
2553	32,942,049	9,842,918	42,784,967
2554	36,596,506	11,314,398	47,910,904
2555	40,708,049	12,294,279	53,002,328
2556	42,478,080	8,885,152	51,363,232

สถิติจำนวนผู้โดยสารประจำปี 2549 - 2556



* หมายเหตุ : สถิติจำนวนผู้โดยสารปี 2549 นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน - 31 ธันวาคม 2549
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

“อัตราการเติบโตของผู้โดยสารมีโอกาสแตะที่ตัวเลข 54 ล้านคนในปี 2557 และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 57 ล้านคนในปี 2558 และอาจสูงถึง 61 ล้านคน ในปี 2559 “

แม้ว่าก่อนหน้านี้ได้มีการย้ายสายการบินต้นทุนต่ำไปให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ลดลงเพียงเล็กน้อย ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และถูกมองว่า อัตราการเติบโตของผู้โดยสารมีโอกาสแตะที่ตัวเลข 54 ล้านคนในปี 2557 และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 57 ล้านคนในปี 2558 และอาจสูงถึง 61 ล้านคนในปี 2559

ดังนั้นเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเหนือกว่าคู่แข่งในภูมิภาคด้วยการเป็นศูนย์กลางทางการบิน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้มีการเตรียมการรองรับที่จะขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีทิศทางที่ชัดเจนทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้ทันกับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน

“ปัจจุบันทาง ทอท. กำลังดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โครงการดำเนินการก่อสร้างปี 2554 - 2559 ถือเป็นความช่วยเหลือเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานจากความสามารถรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี”

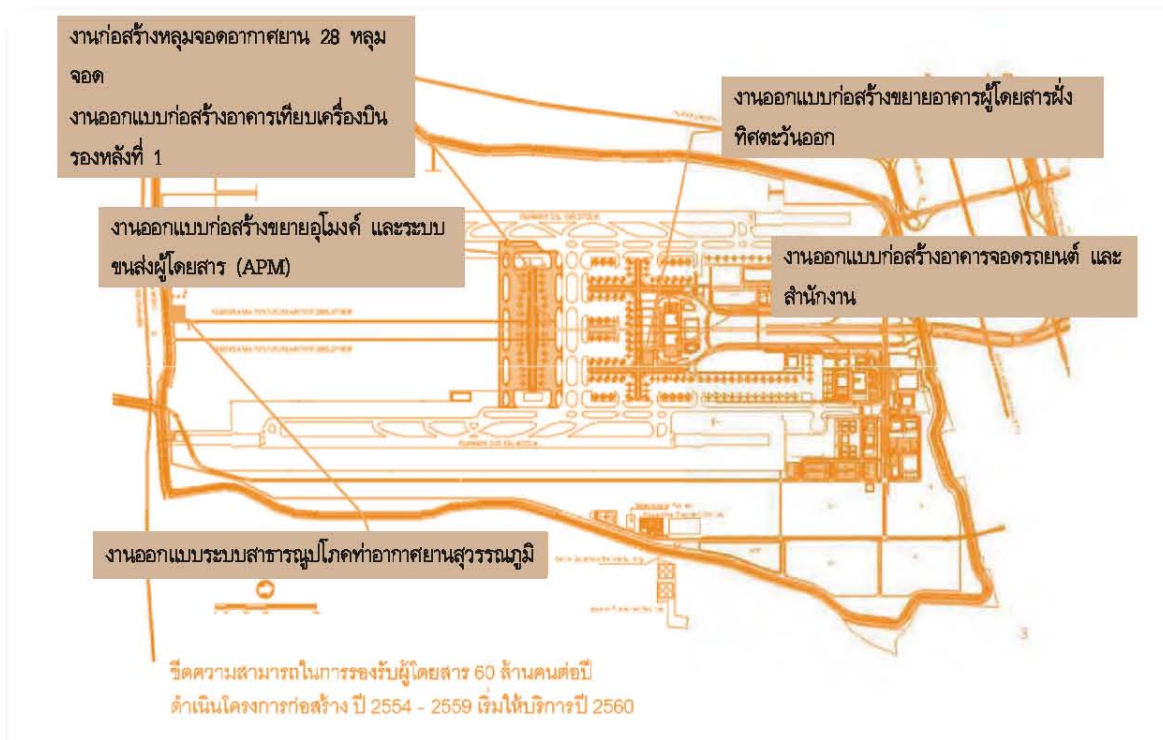


ปัจจุบันทาง ทอท. กำลังดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โครงการดำเนินการก่อสร้างปี 2554 - 2559 ถือเป็นการช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานฯ จากความสามารถรองรับ

ผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี ภายใต้งบประมาณ 62,503.214 ล้านบาท โดยภารกิจหลักของโครงการนี้ ได้แก่ งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (The 1st Midfield Satellite design and construction) โดยมีประตูทางออกเชื่อมกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 ประตูทางออก ในจำนวนนี้มี 8 หลุมจอดที่สามารถรองรับอากาศยานแบบแอร์บัส A - 380 และมี 20 หลุมจอดสำหรับรองรับเครื่องบินโบอิง 747

นอกจากนั้นจะมีการก่อสร้างอุโมงค์พร้อมระบบขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารปัจจุบันกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ด้วย สำหรับตัวอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน จะมีการขยายไปทางด้านทิศตะวันออกอีก 60,000 ตารางเมตร เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โครงการนี้คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม 2557 จะแล้วเสร็จช่วงปลายปี 2559 และจะเริ่มให้บริการได้ในปี 2560

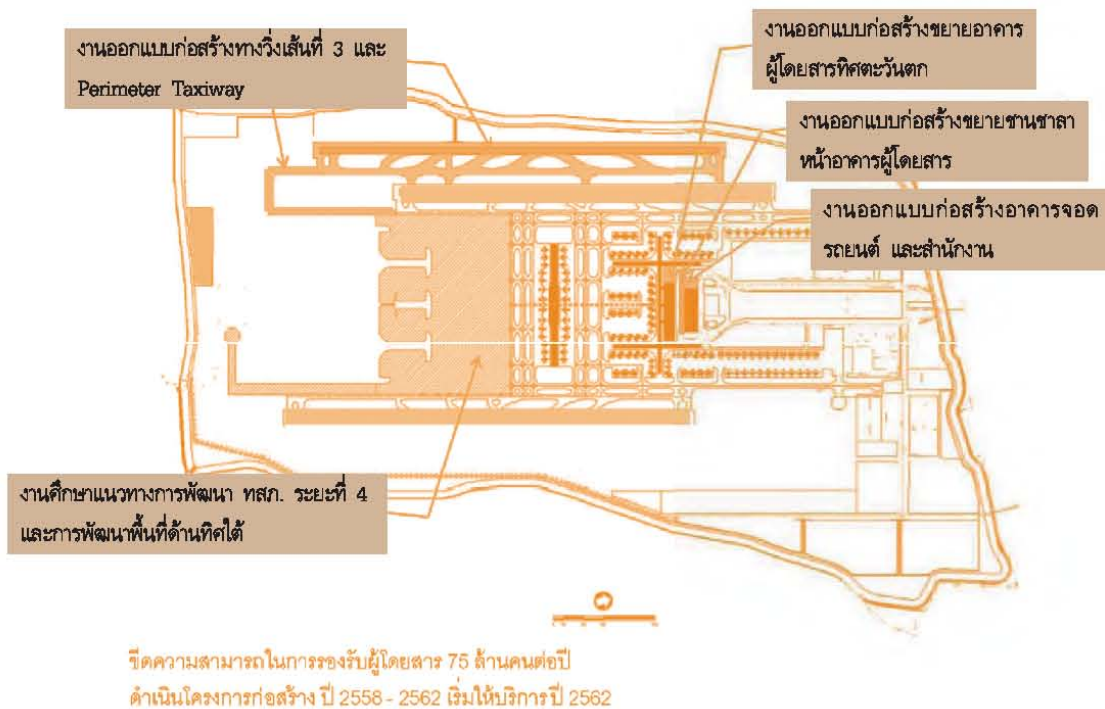
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2



ทอท. ยังดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 ควบคู่กันไปกับโครงการพัฒนา ระยะที่ 2 โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2558 - 2562 คาดว่าจะเริ่มให้บริการได้ในปี 2562 เพื่อขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 75 ล้านคนต่อปี โครงการนี้จะประกอบด้วย การ

ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 การขยายอาคารผู้โดยสารไปทางด้านทิศตะวันตก การก่อสร้างอาคารที่จอดรถและสำนักงานสายการบิน การก่อสร้างขยายขนานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการปรับปรุงคุณภาพดินเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 4

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3

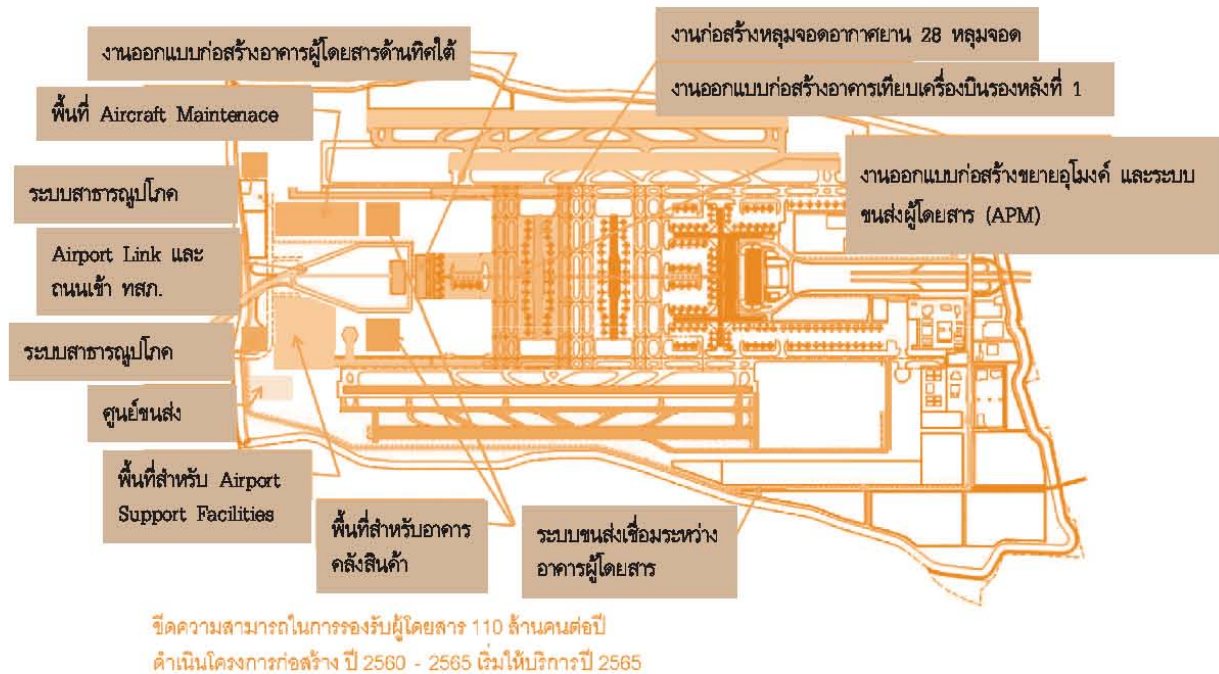


“ทอท. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง อาคารปฏิบัติการและระบบลำเลียง กระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนถ่ายสัมภาระผู้โดยสารให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น”

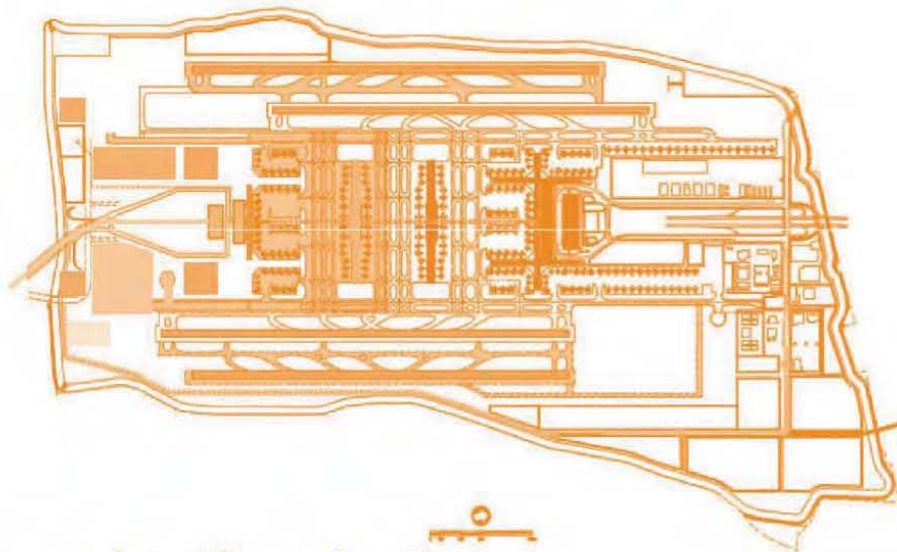
นอกจากนี้แล้ว ทอท. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง อาคารปฏิบัติการและระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบิน (Transfer Baggage Terminal)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนถ่ายสัมภาระผู้โดยสารให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น และมีแผนพัฒนาคลังสินค้าเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4 ที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 110 ล้านคนต่อปี เริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างในปี 2560 - 2565 คาดว่าสามารถเริ่มให้บริการได้ในปี 2565 และในโครงการพัฒนา ระยะที่ 5 เพื่อขยายความสามารถรองรับผู้โดยสารต่อปีให้ได้ถึง 120 ล้านคนต่อไป การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ถือเป็น

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 4



โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 (Ultimate Phase)



หนึ่งในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในอนาคต ซึ่งนอกจากจะส่งผลในเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมการบินโดยตรงแล้ว ยังเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งทั้งสองอุตสาหกรรมนั้นมีการเติบโตแบบพึ่งพากัน โดยเฉลี่ยประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยว 31 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี นับเป็นยอดที่สูงที่สุดในอาเซียน ดังนั้นจึงสามารถกล่าวได้ว่าการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นการส่งเสริมบทบาทของการเป็นศูนย์กลางการบินและการท่องเที่ยวของภูมิภาค เพื่อสร้างความมั่นคงและมั่นคงให้แก่เศรษฐกิจของประเทศต่อไป

อย่างไรก็ตาม จะต้องติดตามเรื่องแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกันต่อไป เพราะหลังจากที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติหรือ คสช. ได้เข้าควบคุม

อำนาจในการปกครองประเทศ เพื่อคืนความสุขแก่คนไทย ก็ได้มีการตั้งคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) ตรวจสอบการใช้งบภาครัฐที่มีมูลค่าเกิน 1 พันล้านบาท เพื่อประเมินความคุ้มค่าของงบประมาณ 8 โครงการ ซึ่งหนึ่งในนั้นคือโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งวารสารส่งเสริมการลงทุนฉบับนี้ยังไม่สามารถนำข้อสรุปหรือความเห็นของ คตร. มานำเสนอได้ในครั้งนี้ 📧

เรียบเรียงจาก

- ข้อมูล “แนวคิดในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้โดยสารกว่า 86 ล้านคน ใช้บริการท่าอากาศยานทอท. ในปี 2556 <http://airportthai.co.th/main>
- เปิดแผนขยายอาณาจักรสุวรรณภูมิ <http://www.thairath.co.th/>





การส่งเสริมการลงทุน กิจการขนส่งสินค้าทางน้ำ



การเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง จัดเป็นกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ ประเทศที่มีพื้นที่ บนบกขนาดใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย มักจะเชี่ยวชาญโลจิสติกส์ทางบกและทางอากาศ สำหรับประเทศที่เป็นเกาะ เช่น อังกฤษ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น จะชำนาญเรื่องโลจิสติกส์ทางน้ำ การขนส่ง สินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด (Mass Transportation) มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งระหว่างประเทศทั่วโลกนั้น เป็นการขนส่ง ทางทะเลร้อยละ 90 - 95 ดังนั้นการขนส่ง ทางทะเล หรือการขนส่งทางเรือ จึงเป็นโลจิสติกส์ ที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่งทุกประเภท

**“เมื่อมีสินค้าที่ต้องการ
ขนส่งทางเรือมากขึ้น**

**จึงมีความจำเป็นต้องใช้เรือเฉพาะอย่าง
ในการขนส่งสินค้าแต่ละชนิด”**

ในระยะแรก เรือบรรทุกสินค้าไม่ได้มีการออกแบบ เพื่อการบรรทุกสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเป็นการเฉพาะ จะมีลักษณะเป็นเรือเนกประสงค์คือ สามารถบรรทุกได้ ทั้งสินค้าเทกองและสินค้าบรรจุหีบห่อ หรือที่มีชื่อเรียก



ว่า **Multipurpose Cargo Ship** หรือ **General Cargo Ship** สามารถบรรทุกสินค้าได้หลากหลายประเภท ต่อมาเมื่อมีสินค้าที่ต้องการขนส่งทางเรือมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องใช้เรือเฉพาะอย่างในการขนส่งสินค้า แต่ละชนิด สามารถแบ่งชนิดของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ

- **เรือบรรทุกสินค้าแห้ง**

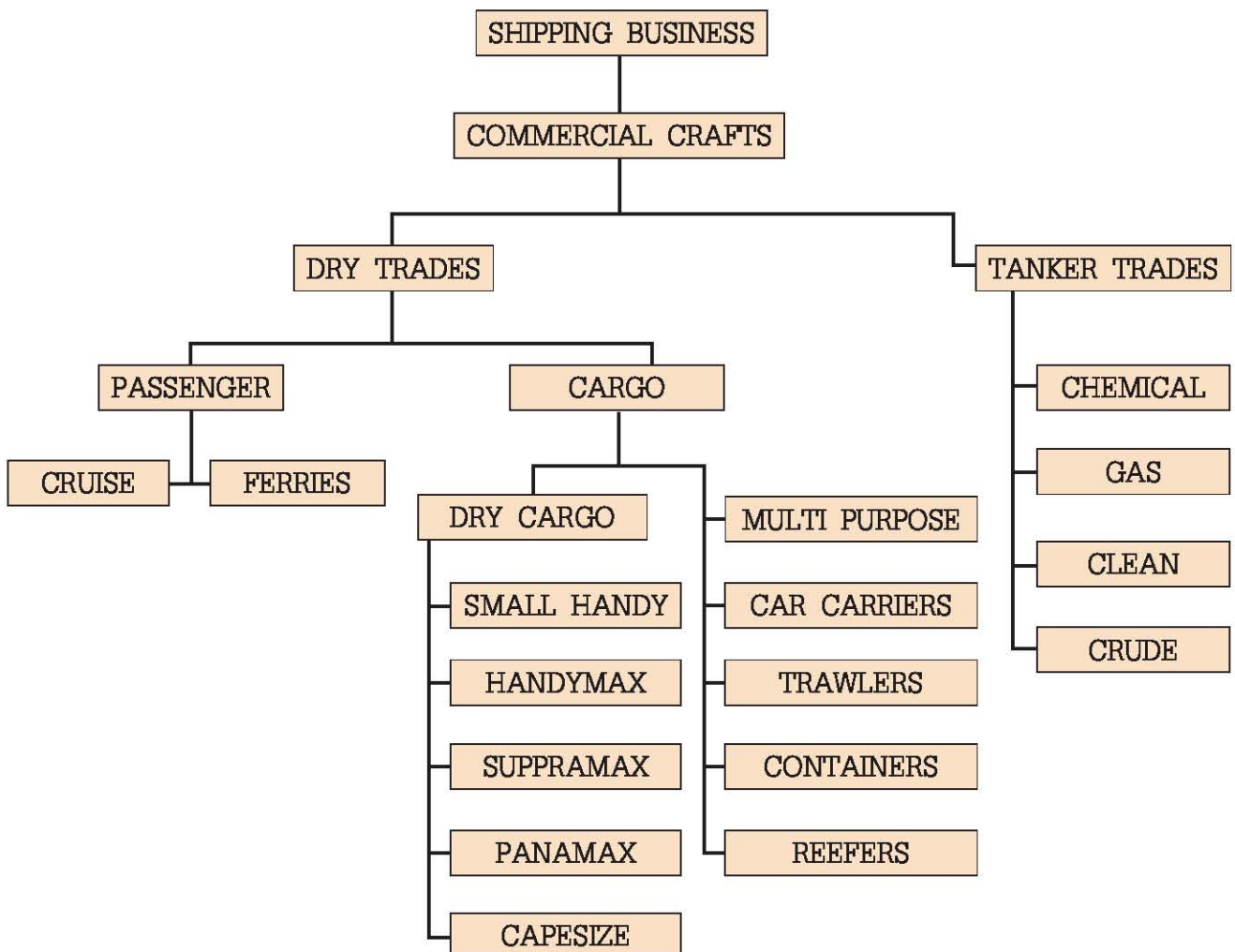
ประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Multipurpose หรือ General Cargo Ship) เรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

(Container Vessel) เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer Cargo Ship) และเรือบรรทุกรถยนต์ (Roll On - Roll Off Vessel)

- **เรือบรรทุกสินค้าเหลว**

ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) ซึ่งไม่ได้หมายถึงการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงเพียงอย่างเดียว แต่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าเหลวต่างๆ ตั้งแต่ น้ำมันปาล์ม Condensate ไปจนถึงสารเคมีเหลวที่มีการกัดกร่อนสูง นอกจากนี้ยังมีเรือบรรทุกก๊าซ (Gas Carrier) เช่น เรือขนส่ง LPG/NGL

แผนผังธุรกิจเดินเรือ



**“เรือขนส่งสินค้า
มีเส้นทางเดินเรือ 3 เส้นทางหลัก
คือ สายข้ามแปซิฟิก
สายตะวันออกไกล - ยุโรป
และสายข้ามแอตแลนติก”**

เรือขนส่งสินค้ามีเส้นทางเดินเรือ 3 เส้นทางหลัก คือ สายข้ามแปซิฟิก (Trans - Pacific) สายตะวันออกไกล - ยุโรป (Far East - Europe) และ สายข้ามแอตแลนติก (Trans - Atlantic) ซึ่งทุกประเทศต่างก็ให้ความสำคัญกับกองเรือพาณิชย์ของตน

อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะระบุว่ากองเรือของผู้ประกอบการประเทศใดมีมากกว่ากัน เนื่องจากหลายประเทศมีการใช้นโยบายเรือจดทะเบียนชักธง (Nation Flag) เช่น สิงคโปร์ ปานามา ซึ่งนโยบายนี้มีความสะดวกในการยื่นเอกสารอนุมัติจดทะเบียนอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการนำเรือของตนไปจดทะเบียนถือสัญชาติของประเทศอื่นกันมาก ส่งผลต่อปริมาณกองเรือประจำชาติของตนเองที่แท้จริง ที่จดทะเบียนและชักธงของตนเอง

**“ประเทศที่มีจำนวนเรือมากที่สุด
คือ ประเทศปานามา**

มีขนาดกองเรือ 306,032 พันเดทเวทตัน

คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.93

ของกองเรือโลก”

ในปี 2554 กองเรือพาณิชย์โลกมีจำนวนทั้งสิ้น 103,392 ลำ มีขนาดกองเรือรวมทั้งสิ้น 1,395,743 พันเดทเวทตัน มีขนาดเรือโดยเฉลี่ย 13,500 เดทเวทตัน ต่อลำ ประเทศที่มีจำนวนเรือมากที่สุดคือ ประเทศปานามา มีขนาดกองเรือ 306,032 พันเดทเวทตัน

คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.93 ของกองเรือโลก รองลงมาคือ ประเทศไลบีเลีย หมู่เกาะมาแชล ฮองกง และกรีซ ตามลำดับ (ข้อมูลจากกรมเจ้าท่า)

หน่วย : พันเดทเวทตัน

Flag of Registration	Number of Vessels	Average Vessel Size, Dwt
Panama	7,986	38,321
Liberia	2,726	60,985
Marshall Islands	1,622	60,886
China, Hong Kong	1,736	52,841
Vietnam	1,451	4,065
Thailand	888	5,139
China, Taiwan	677	6,366

Review of maritime Transport 2011. Page 47. UNCTAD.

การให้เรือถือสัญชาติไทย เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลในรูปแบบต่างๆ เช่น ในด้านต้นทุนการดำเนินงาน ได้แก่ ค่าจดทะเบียนเรือ ค่าตรวจเรือประจำปี ใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับเรือ ซึ่งมีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงกว่าการถือสัญชาติต่างชาติ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ก็จะตกถึงหน่วยงานของรัฐบาลในที่นี้คือ กรมเจ้าท่า ในฐานะที่เป็นผู้กำกับดูแลโดยตรง (Port State Control) และส่งผลดีต่อกิจการต่อเนื่องทางทะเลอื่นๆ เช่น กิจการต่อเรือ ซ่อมเรือ และการประกันภัยทางทะเล

กองเรือพาณิชย์ไทย ณ สิ้นปี 2556 เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 513 ลำ คิดเป็นระวางบรรทุกรวม 5,748,329 เดทเวทตัน ขยายตัวจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 19.7 ประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 190 ลำ ระวางบรรทุก 2,295,460 เดทเวทตัน เรือบรรทุกสินค้าเหลว

323 ลำ ระบายบรรทุก 3,452,869 เดทเวทตัน

กิจการขนส่งทางเรือเป็นธุรกิจที่มีผู้ขอรับส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เนื่องจากเป็นกิจการขนส่งพื้นฐานที่สำคัญ การตัดสินใจลงทุนเป็นทั้งการลงทุนเพื่อขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีจำนวนเรือให้บริการเพิ่มขึ้น และลงทุนจัดซื้อเรือเพื่อทดแทนลำเก่าที่ปลดระวางและจำหน่ายออกไป ณ เดือนมิถุนายน 2557 มีเรือที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมฯ รวม 533 ลำ โดยเป็นโครงการที่อนุมัติในปี 2557 จำนวน 20 โครงการ จำนวนเรือ 22 ลำ ประกอบด้วยเรือหลากหลายประเภท ไม่จำกัดเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าแห้ง หรือเรือบรรทุกสินค้าเหลว แต่รวมถึงกิจการเรือลากจูง เรือลำเลียง และเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมอีกด้วย

**“กลุ่มเดินเรือฟรีเชียส
เป็นกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือ
ขนส่งสินค้าแห้งและเทกองรายใหญ่
ที่ขอรับการส่งเสริมฯ
มีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก”**

กลุ่มเดินเรือฟรีเชียส เป็นกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งและเทกองรายใหญ่ที่ขอรับการส่งเสริมฯ มีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก ลักษณะเป็นเรืออเนกประสงค์ขนาดแฮนด์ไซด์ (Handy Size) ระบายบรรทุกระหว่าง 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน และ



ขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) ขนาดระบายบรรทุกระหว่าง 50,000 - 60,000 เดทเวทตัน สามารถบรรทุกสินค้าเทกองได้หลากหลายประเภท ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดเนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าได้หลายชนิด โดยจะรับบรรทุกสินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ การเดินเรือเป็นแบบไม่ประจำเส้นทางขึ้นกับความต้องการของผู้ว่าจ้าง ซึ่งเป็นจุดเด่นในการทำธุรกิจของบริษัท ปัจจุบันมีกองเรือทั้งสิ้น 40 ลำ เป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ 31 ลำ และขนาดซูพราแมกซ์ 9 ลำ

ส่วนการบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม กลุ่มนทลินเป็นกลุ่มเดินเรือรายใหญ่ของไทย ให้บริการเดินเรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชนิดต่างๆ เช่น เบนซิน ดีเซล รวมถึง Condensate และน้ำมันดิบ เส้นทางบริการตามชายฝั่งภายในประเทศระหว่าง ระยอง - ศรีราชา - กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี - สงขลา ด้วยเรือขนาดประมาณ 2,000 - 5,000 เดทเวทตัน จำนวน 22 ลำ กิจการในกลุ่มยังให้บริการเรือเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลโดยมีเรือประเภท Accommodation Barge ขนาด 10,677 เดทเวทตัน เพื่อใช้เป็นที่พักสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานกลางอ่าวไทยสามารถเคลื่อนย้ายไปตามแท่นขุดเจาะก๊าซธรรมชาติต่างๆ ตามที่ลูกค้าต้องการ

นอกจากนี้ยังมีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ หรือเรียกว่า VLCC (Very Large Crude Carrier) จำนวน 3 ลำ ให้บริการเป็นคลังเก็บน้ำมันดิบกลางทะเล มีระวางบรรทุกประมาณ 200,000 - 300,000 เดทเวทตัน ตัวเรือโดยประมาณมีความกว้าง 58 เมตร ยาว 328 เมตร ลึก 30 เมตร สามารถบรรทุกน้ำมันได้ครั้งละ 326 ล้านลิตร หรือประมาณ 2 ล้านบาร์เรล โดยจอดเป็นคลังเก็บสินค้ากลางทะเลเพื่อขนถ่ายให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลางและขนาดเล็ก

สำหรับผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่คือ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ มี

เครือข่ายให้บริการครอบคลุมประเทศแถบภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรมุทธ เอเชียใต้ ตะวันออกกลางและออสเตรเลีย สินค้าที่จัดส่งมีหลากหลายชนิดทั้งที่เป็นสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าวหอมมะลิบรรจุถุง ข้าวโพด ยางพารา ดอกไม้ ผลไม้สด ปลา ไก่ เนื้อวัว และสินค้าอุตสาหกรรม เช่น เคมีภัณฑ์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหารกระป๋อง ปัจจุบันมีเรือที่ได้รับการส่งเสริมฯ จำนวน 12 ลำ ระบายบรรทุกประมาณ 9,000 - 30,000 ตันต่อตัน ความสามารถในการบรรทุกอยู่ในช่วงระหว่าง 900 - 2,400 ตัน

สำหรับการเดินเรือในลำน้ำภายในประเทศเป็นการขนส่งโดยใช้เรือลำเลียงบรรทุกสินค้าเทกองต่างๆ เช่น ไม้สับ น้ำตาล บัญ มันท่าปะหลัง กากถั่ว ข้าวโพด แร่เหล็ก ปูนซีเมนต์ เส้นทางไปและกลับระหว่างเกาะสีชังกับท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ปาลัก ท่าจีน บางปะกง เรือที่ใช้ขนส่งโดยมากแล้วจะต่อจากเรือผู้ประกอบการเรือลำเลียงรายใหญ่ที่ขอรับการส่งเสริมฯ คือ เอส.พี.อินเตอร์ มารีน มีเรือลำเลียงให้บริการ 136 ลำ ขอรับส่งเสริมฯ 62 ลำ การเดินเรือในแม่น้ำนอกจากความลึกของร่องน้ำที่เพียงพอต่อการเดินเรือแล้ว ระยะของสิ่งปลูกสร้างเหนือลำน้ำที่เหมาะสม เช่น สะพาน ตอม่อ สายไฟฟ้า ท่อส่งน้ำ ก็เป็นส่วนสำคัญที่เสริมการคมนาคมทางน้ำที่ปลอดภัย

นอกจากกิจการเดินเรือบรรทุกสินค้าในลำน้ำและทางทะเลแล้ว กิจการเดินเรือในพื้นที่สำรวจและผลิตปิโตรเลียมในอ่าวไทย ก็เป็นธุรกิจที่ได้รับความสนใจในกลุ่มผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพในการแข่งขัน โดยผู้ได้รับสัมปทานจะว่าจ้างหรือเช่าเรือมาสนับสนุนการดำเนินงานบริเวณแท่นขุดเจาะ แท่นผลิต ในการขนส่งเสบียงอาหาร อุปกรณ์ รวมถึงขนส่งบุคลากรที่ไปปฏิบัติงานบนแท่น หากเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพสูงจะสามารถช่วยปฏิบัติงานอื่นๆ กลางทะเลได้อีกด้วย เช่น การลากแท่นขุดเจาะ ดันจูงสิ่งปลูกสร้างลอยน้ำต่างๆ วางตำแหน่ง



สมอ รวมไปถึงงานดับเพลิง กิจการเดินเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนี้ จัดเป็นกิจการในกลุ่มเดียวกับกิจการขนส่งทางเรือซึ่งสามารถขอรับการส่งเสริมฯ ได้

“บีโอไอจัดให้ธุรกิจขนส่งทางเรือ

เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญ

ในการลงทุนเป็นพิเศษ

โดยสามารถขอรับการส่งเสริมฯ

ได้ในประเภท 7.9

กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่”

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือบีโอไอ จัดให้ธุรกิจขนส่งทางเรือเป็นกิจการที่สำนักงานฯ ให้ความสำคัญในการลงทุนเป็นพิเศษ โดยสามารถขอรับการส่งเสริมฯ ได้ในประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ ในหมวดประเภทย่อย 7.9.4 กิจการขนส่งทางเรือ มีขนาดการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท จะได้รับสิทธิและประโยชน์สูงสุดตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 คือ ได้รับยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ไม่มีการกำหนดเขตการเดินเรือ โดยในส่วนของเครื่องจักร (เรือ) สามารถขอใช้เครื่องจักรใช้แล้วในโครงการได้ ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า เรื่องความเหมาะสม




ของเครื่องจักรที่จะนำมาใช้ในโครงการ ทั้งนี้เรือที่ได้รับการส่งเสริมฯ จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย เพื่อสนับสนุนให้กองเรือไทยมีขนาดเพิ่มขึ้น เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติ

ประโยชน์และข้อดีต่อระบบเศรษฐกิจไทย

- การขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นการลดความคับคั่งของการจราจรบนท้องถนน ลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถขนส่งสินค้า ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้กับรถบรรทุก และลดการซ่อมบำรุงถนน
- กรณีเดินเรือต่างประเทศ จะเป็นการเพิ่มแหล่งเงินได้เป็นเงินตราต่างประเทศมายังประเทศไทย เนื่องจากค่าระวางที่ได้รับเป็นเงินตราต่างประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับดุลการชำระเงินของประเทศ
- สร้างโอกาสการจ้างงาน (ไทยและชาติ) ให้เกิดขึ้นในประเทศ

- ช่วงส่งเสริมอุตสาหกรรมอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเดินเรือ เช่น ตู้ซ่อมเรือ น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าบริโภคบนเรือ อะไหล่เรือ เป็นต้น
- ช่วยเพิ่มจำนวนเรือธงของไทย ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการเดินเรือของประเทศ และเป็นการลดการพึ่งพาเรือต่างชาติ
- ช่วยสนับสนุนกิจกรรมการค้า และขยายตลาดการค้า
- สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติ ซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้น สัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ นั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกไปทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมี เพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศ รวมถึงการเข้าเทียบท่าต่างๆ ทั่วโลกได้ ทะเบียนเรือจะประกอบด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ 





แนวโน้มธุรกิจ เรือคอนเทนเนอร์ ปี 2557

ปัจจุบันการขนส่งทางเรือมีหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งด้วยเรือสินค้าเทกอง เรือขนส่งสินค้าเหลว เรือคอนเทนเนอร์ ฯลฯ แต่ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์จะเป็นที่รู้จักแพร่หลายที่สุด เนื่องจากดำเนินตามโมเดลธุรกิจที่เรารู้จักคุ้นเคยกันดี มีการสร้างแบรนด์ การโฆษณา การให้บริการเสริมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม การแข่งขันเพื่อเพิ่มความเที่ยงตรงแม่นยำในการขนส่ง โดยสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง แทนที่จะเน้นแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก



“บริษัทไทย แต่เรือส่วนใหญ่จดทะเบียนที่สิงคโปร์ เนื่องจากกฎระเบียบของสิงคโปร์เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจมากกว่าเน้นการเดินเรือในระดับภูมิภาค จึงมีขนาดเรือไม่ใหญ่นัก”

อาร์ซีแอลของไทยอันดับ 30 ของโลก

ปัจจุบันมีเรือคอนเทนเนอร์ให้บริการรวมประมาณ 5,952 ลำ ระวางบรรทุกรวม 17.8 ล้าน TEUs สำหรับสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์ใหญ่อันดับ 1 คือ เมอร์คของเดนมาร์ก ระวางบรรทุก 2.6 ล้าน TEUs อันดับ 2 Mediterranean Shipping Company ของสวิตเซอร์แลนด์ 2.4 ล้าน TEUs และอันดับ 3 CMA CGM ของฝรั่งเศส 1.5 ล้าน TEUs อันดับ 4 เอเวอร์กรีนของไต้หวัน 8.6 แสน TEUs อันดับ 5 คอสโก่ของจีน 7.7 แสน TEUs อันดับ 6 Hapag-Lloyd ของเยอรมนี 7.4 แสน TEUs อันดับ 7 APL ของสิงคโปร์ 6.3 แสน TEUs อันดับ 8 ฮันจินชิปปิงของเกาหลีใต้ 6

แสน TEUs อันดับ 9 CSCL ของจีน 5.8 แสน TEUs และอันดับ 10 MOL ของญี่ปุ่น 5.5 แสน TEUs

สำหรับสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ของไทย คือ อาร์ซีแอล เป็นอันดับ 30 ของโลก ขนาด 4.7 หมื่น TEUs ซึ่งแม้เป็นบริษัทไทย แต่เรือส่วนใหญ่จดทะเบียนที่สิงคโปร์ เนื่องจากกฎระเบียบของสิงคโปร์ เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจมากกว่า เน้นการเดินเรือในระดับภูมิภาค จึงมีขนาดเรือไม่ใหญ่นัก คือ 200 - 4,200 TEUs

แข่งขันอัตราค่าขนส่งในปี 2556

ธุรกิจสายการเดินเรือจะมีลักษณะขึ้นลงตามวัฏจักรธุรกิจ โดยได้เคยเผชิญกับการตกต่ำภายหลังเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ในครั้งนั้นฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่การตกต่ำในช่วงปัจจุบันที่เริ่มตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมา กลับฟื้นตัวค่อนข้างช้า เนื่องจากในช่วงปี 2550 - 2553 ได้มีคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวนมาก แต่คาดการณ์ผิดโดยแทนที่เศรษฐกิจจะเฟื่องฟู กลับตกต่ำครั้งใหญ่จากวิกฤติซับไพร์ม ทำให้อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลลดลงหรือเพิ่มในอัตราต่ำมาก ทำให้บริษัทเดินเรือจำนวนมากขาดทุน บางสายการเดินเรือได้ยกเลิกธุรกิจในส่วนขนส่งคอนเทนเนอร์ เช่น Malaysia International Shipping Corp (MISC) ของมาเลเซีย ได้ยกเลิกธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์เมื่อปลายปี 2554 ท้นมานั้นเฉพาะธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทพลังงาน



ปัจจุบันสถานการณ์เริ่มดีขึ้น ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้อุปสงค์ต่อการขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย แต่สถานการณ์ในปี 2556 กลับมีการรับมอบเรือที่สั่งต่อเอาไว้ล่วงหน้าจำนวนมาก ประกอบมีการแข่งขันตัดราคาค่าระวาง ทำให้ค่าระวางอยู่ระดับต่ำมาก

“ผู้ประกอบการขนส่งคอนเทนเนอร์

พยายามรัดเข็มขัด

ลดค่าใช้จ่ายลงเพื่อความอยู่รอด

กลยุทธ์ประการหนึ่ง

ที่นิยมใช้ในปัจจุบัน

คือ Slow Steaming

เป็นการเดินเรือช้าลง

ช่วยประหยัดพลังงานลงไปมาก”

ขณะเดียวกันผู้ประกอบการขนส่งคอนเทนเนอร์ก็จะพยายามรัดเข็มขัดลดค่าใช้จ่ายลงเพื่อความอยู่รอด กลยุทธ์ประการหนึ่งที่นิยมใช้ในปัจจุบัน คือ Slow Steaming เป็นการเดินเรือช้าลง ช่วยประหยัดพลังงานลงไปมาก โดยปกติจะลดความเร็วลงเหลือ 20 น็อต แต่ผู้ประกอบการบางรายได้ลดความเร็วลงเหลือเพียงแค่ 15 น็อต เพื่อให้ประหยัดพลังงานมากขึ้นอีก

จากการคำนวณพบว่าหากลดความเร็วลงร้อยละ 10 จะช่วยประหยัดพลังงานลงได้มากถึงร้อยละ 19 ซึ่งแม้จะต้องใช้เรือเพิ่มขึ้นเพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ปริมาณเท่าเดิม และใช้บุคลากรเดินเรือเพิ่มขึ้น แต่ก็คุ้มเพราะปัจจุบันเรือเกินความต้องการอยู่แล้ว ขณะที่ระยะเวลาขนส่งจะเพิ่มขึ้นไม่มากนัก กระทบต่อลูกค้าอย่างจำกัด เป็นต้นว่า ระยะเวลาการขนส่งจากท่าเรือฮ่องกงมายังท่าเรือรีอตเตอร์ดัมของเนเธอร์แลนด์ จะเพิ่มจาก 21 วัน เป็น 23 วัน

**“ปัจจุบันเรือคอนเทนเนอร์
จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ โดยล่าสุด
บริษัท ฮุนได กำหนดจะส่ง
มอบเรือคอนเทนเนอร์ใหญ่ที่สุดในโลกคือ
ขนาด 19,000 TEUs
ขนาดความยาวมากถึง 400 เมตร
ให้แก่สายการเดินเรือคอสโคของจีน”**

ต่อเรือเพิ่มเพื่อประสิทธิภาพ

แม้ปัจจุบันที่มีระวางบรรทุกของเรือเกินความต้องการอย่างมาก แต่ก็ยังมีคำสั่งต่อเรือเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง ทั้งๆ ที่สายการเดินเรือไม่ต้องการระวางบรรทุกเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด เนื่องจากต้องการเรือขนาดใหญ่และทันสมัยขึ้น ซึ่งจะลดการใช้พลังงานต่อจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ลงได้มาก ประกอบกับปัจจุบันอยู่ต่อเรือมีลูกค้ายากขึ้น ทำให้ลดค่าต่อเรือถูกกว่าปกติร้อยละ 25 นอกจากนี้ เรือที่ต่อใหม่มีระบบอัตโนมัติมากขึ้น ช่วยประหยัดบุคลากรลงไปได้มาก เช่น เรือขนาดใหญ่ตั้งแต่ 11,000 TEUs ขึ้นไป ที่ต่อขึ้นใหม่ จะใช้พนักงานประจำเรือเพียง 13 คน ลดลงจากเดิมที่ต้องใช้มากถึง 23 คน

จากสาเหตุข้างต้น ทำให้ปัจจุบันเรือคอนเทนเนอร์จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ โดยล่าสุด บริษัท ฮุนได กำหนดจะส่งมอบเรือคอนเทนเนอร์ใหญ่ที่สุดในโลก คือ ขนาด 19,000 TEUs ขนาดความยาวมากถึง 400 เมตร ให้แก่สายการเดินเรือคอสโคของจีน จำนวน 5 ลำ โดยลำแรกกำหนดส่งมอบเดือนพฤศจิกายน 2557 ส่วนอีก 4 ลำที่เหลือ กำหนดจะส่งมอบภายในไตรมาสแรกของปี 2558

ขณะเดียวกันท่าเรือขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือ PSA ของสิงคโปร์ ได้ก่อสร้างอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครนขนาดใหญ่ขึ้น ร่องน้ำลึกขึ้น ความลึกหน้าท่าเทียบเรือมากขึ้น ฯลฯ เพื่อรองรับเรือขนาดยักษ์ รวมถึงคลองปานามาได้ก่อสร้างเพื่อให้สามารถ

รองรับเรือขนาดใหญ่ขึ้น โดยปัจจุบันสามารถรองรับเรือได้สูงสุดเรือขนาดเพียง 4,000 TEUs กำลังปรับปรุงให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ขึ้น คือ ไม่เกิน 12,500 TEUs ทั้งนี้ คาดว่าจะก่อสร้างปรับปรุงแล้วเสร็จในปี 2558



ยังไม่ชัดเจนว่าปี 2557 จะดีขึ้น

นาย Nils Smedegaard Andersen หัวหน้าผู้บริหารสายการเดินเรือเมอร์กของเดนมาร์ก ซึ่งนับเป็นผู้ให้บริการเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ที่สุดในโลก ได้ให้ทัศนะเมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2557 คาดว่าปริมาณขนส่งคอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 - 5 ในปี 2557 แต่การระวางเรือในปี 2557 จะยังคงอ่อนตัว เนื่องจากมีการรับมอบเรือใหม่ เมื่อหักเรือที่รื้อทิ้งแล้ว ปริมาณระวางเพิ่มขึ้นสุทธิมากถึงร้อยละ 10 โดยคาดว่าสถานการณ์ระวางเกินความต้องการจะสิ้นสุดลงปลายปี 2559 หรืออาจจะยาวกว่านี้ ขึ้นกับว่าจะยกเลิกเรือเก่ารวดเร็วมากน้อยเพียงใด

ขณะที่นาย Xu Zhengjun ผู้อำนวยการสายการเดินเรือคอสโคของจีนกลับมีความแตกต่างออกไป คาดว่าในปี 2557 สถานการณ์จะดีขึ้นอย่างช้าๆ เนื่องจากเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น การแข่งขันตัดราคาค่าระวางน่าจะลดน้อยลง ส่วนนักวิเคราะห์ของธนาคาร CIMB ก็ให้ความเห็นทำนองเดียวกันว่า ผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือได้รับบทเรียนอันเจ็บปวดจากการแข่งขันตัดราคาอย่างมากในปี 2556 ดังนั้น คาดว่าสถานการณ์น่าจะปรับตัวดีขึ้น การแข่งขันตัดราคาน่าจะลดลงในปี 2557



iTAP กับการสนับสนุน การพัฒนาเทคโนโลยี ของอุตสาหกรรมไทย

กิจกรรมสนับสนุนภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เป็น SMEs นั้น มีหลากหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับการเลือกใช้ให้เหมาะสมกับประเภทของกิจการ โครงการ iTAP ซึ่งอยู่ภายใต้ สวทช. เป็นโครงการที่เน้นให้บริการตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมแต่ละรายในการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการยกระดับเทคโนโลยี ทั้งนี้ก็เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยได้อย่างยั่งยืนต่อไป

ที่มงานวารสารส่งเสริมการลงทุน ได้รับเกียรติจาก **ดร. รุติมา สมิตินนท์** ผู้อำนวยการฝ่าย ฝ่ายพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ในการนำเสนอรายละเอียดของโครงการดังกล่าว

**“iTAP เป็นโครงการเพื่อให้บริการ
กับภาคอุตสาหกรรม
ในการวิจัยและพัฒนา
รวมทั้งยกระดับเทคโนโลยีการผลิต”**



ดร. รุติมา สมิตินนท์
ผู้อำนวยการฝ่าย
ฝ่ายพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม

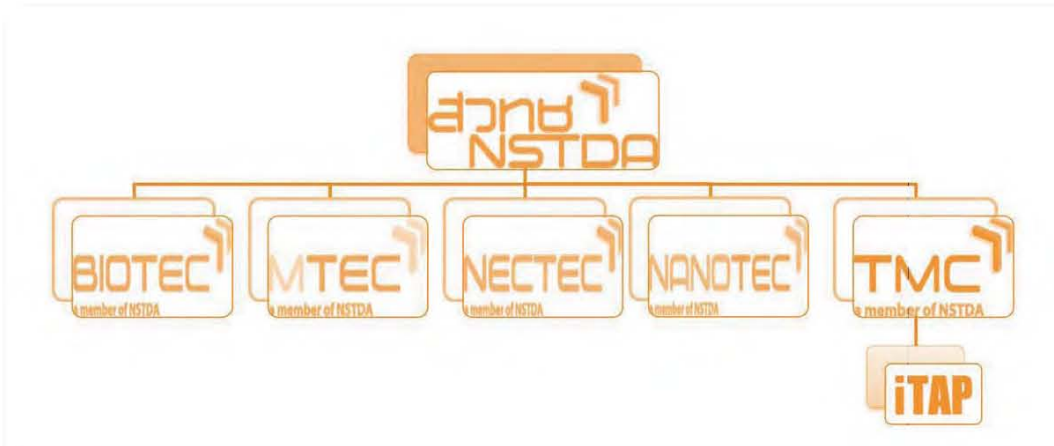
iTAP เน้นสนับสนุน SMEs

โครงการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมไทย หรือ Industrial Technology Assistance Program เรียกสั้นๆ ว่า “ไอแทป” (iTAP) เป็นโครงการเพื่อให้บริการกับภาคอุตสาหกรรมในการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งยกระดับเทคโนโลยี

การผลิต โดยมีภารกิจหลักคือ การสร้างกลไกเชื่อมโยงระหว่างผู้ใช้บริการเทคโนโลยี กับผู้ใช้เทคโนโลยี ในรูปแบบของการจัดหาผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค เพื่อให้ความช่วยเหลือด้านการวิจัยและพัฒนา เข้าไปให้คำปรึกษา และแก้ไขปัญหาถึงในโรงงาน โดยจะเน้นภาคการผลิตและบริการที่เป็นผู้ประกอบการ SMEs

iTAP อยู่ในสังกัดศูนย์บริหารจัดการเทคโนโลยี (Technology Management Center : TMC) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ปัจจุบันมี ดร. ณรงค์ ศิริเลิศวรกุล เป็นผู้อำนวยการ และยังดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการ สวทช. อีกด้วย

โครงสร้างของ สวทช.



iTAP มุ่งสนับสนุนให้ SMEs นำเทคโนโลยีใหม่ๆ หรือเรียกว่า เทคโนโลยีที่เหมาะสมไปใช้คือ เพิ่มประสิทธิภาพหรือสร้างอะไรใหม่ๆ ไปขาย ซึ่งไม่ว่าจะทำอะไรก็จะเกี่ยวข้องกับเราทั้งหมด เช่น การพัฒนาสูตรการผลิตใหม่ หรือวัตถุดิบตัวที่เคยใช้ราคาแพงเกินไป จะเปลี่ยนตัววัตถุดิบใหม่ ก็จะดำเนินการหาสูตรให้ หากได้สูตรเรียบร้อยแล้ว ประสงค์จะเปลี่ยนเครื่องจักร ก็จะช่วยดำเนินการหาผู้ที่เชี่ยวชาญทางด้านสายการผลิต เพื่อดำเนินการวางเครื่องจักรให้ อาจกล่าวได้ว่าทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับโรงงานเราดำเนินการได้ แต่ยกเว้นงานทางด้านจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และ ISO ซึ่งมีหน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนอยู่แล้ว

นอกจากนั้น iTAP ต้องการสร้างความเข้มแข็งและพัฒนาศักยภาพทางเทคโนโลยีของภาคการผลิต โดยเฉพาะของ SMEs และเครือข่ายวิสาหกิจ (Industrial Cluster) โดยใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

รวมถึงสนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผลงานวิจัยสู่ภาคการผลิต (From Lab to Market) และนำโจทย์ความต้องการของภาคการผลิตมาสู่การทำวิจัย (From Market to Lab) รวมถึงขยายบริการให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศไทย โดยเน้นทั้งภาคการผลิตและบริการ

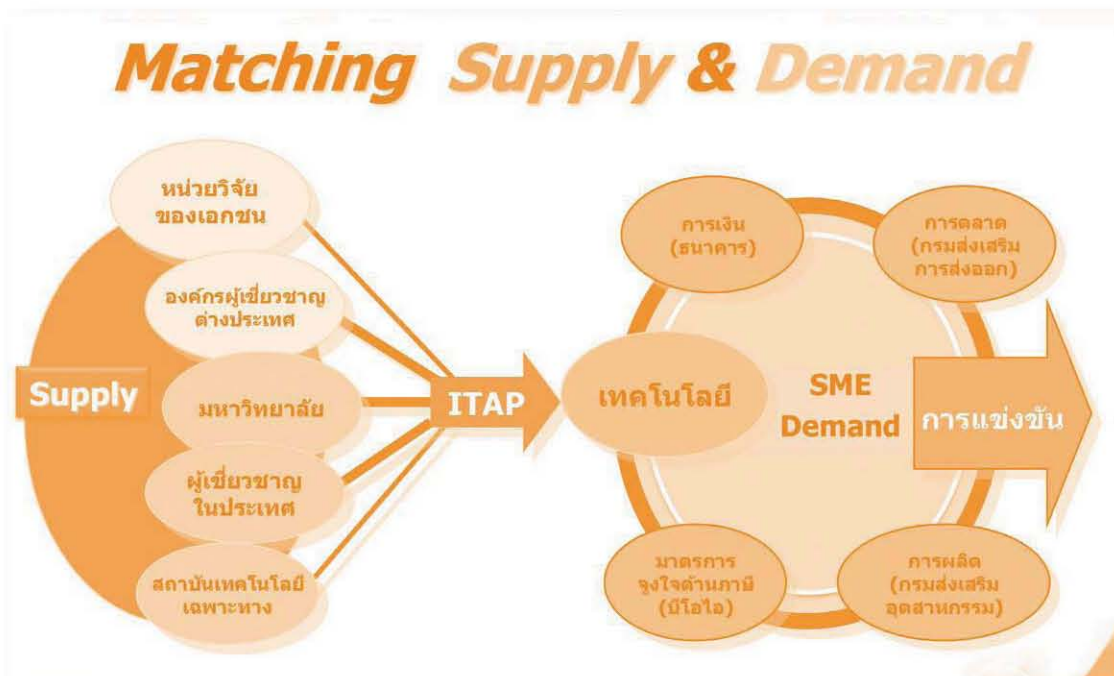
**“จุดเด่นของ iTAP คือ
เปิดให้บริการตลอดเวลา
และเป็นโจทย์อะไรก็ได้
ที่ผู้ประกอบการสนใจทำ
ไม่ใช่โครงการเฉพาะเครือข่าย
บริการของ iTAP”**

ปัจจุบันเครือข่ายการให้บริการของ iTAP ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยมีที่ปรึกษาเทคโนโลยีจำนวนทั้งหมด 46 คน ดังนี้

1. ภาคกลาง อุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทย สวทช. (ปทุมธานี)
2. ภาคตะวันตก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (กรุงเทพฯ) และมหาวิทยาลัยศิลปากร (นครปฐม)
3. ภาคใต้ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ (นครศรีธรรมราช) และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สงขลา)
4. ภาคเหนือ สวทช. เครือข่ายภาคเหนือ (เชียงใหม่)
5. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (นครราชสีมา) มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ขอนแก่น) มหาวิทยาลัยมหาสารคาม (มหาสารคาม) และมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี (อุบลราชธานี)
6. ภาคตะวันออก สถาบันไทย - เยอรมัน (ชลบุรี)

สำหรับจุดเด่นของ iTAP น่าจะอยู่ตรงที่ว่า เปิดให้บริการตลอดเวลา และเป็นโจทย์อะไรก็ได้ที่ผู้ประกอบการสนใจทำ เมื่อมีโจทย์เข้ามาเราก็มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถเข้าไปพูดคุยกับผู้ประกอบการได้ โดยเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการในส่วนนี้จะเรียกว่า “ITA” (Industrial Technology Advisor) จะทำหน้าที่ในการประสานเชื่อมโยงสื่อสารกับผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้งานสามารถเดินหน้าต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงัก ซึ่งแตกต่างจากหน่วยงานอื่นที่จะมีฝ่ายหรือกอง ที่จะให้ทุนเพื่อดำเนินการ โดยแต่ละปีจะเปิดรับสมัครเพื่อคัดเลือก และเมื่อได้รับการคัดเลือกแล้ว ก็ต้องดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายใน 1 ปี สำหรับ iTAP ระยะเวลาของโครงการจะไม่ขึ้นกับงบประมาณ สามารถทำโครงการข้ามปีงบประมาณได้ และหากมีปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินโครงการ สามารถขอขยายเวลาการทำโครงการได้ โดย iTAP มุ่งเน้นให้ SMEs ได้รับผลประโยชน์จริงจากการทำโครงการ

เครือข่ายการเชื่อมโยงของ iTAP

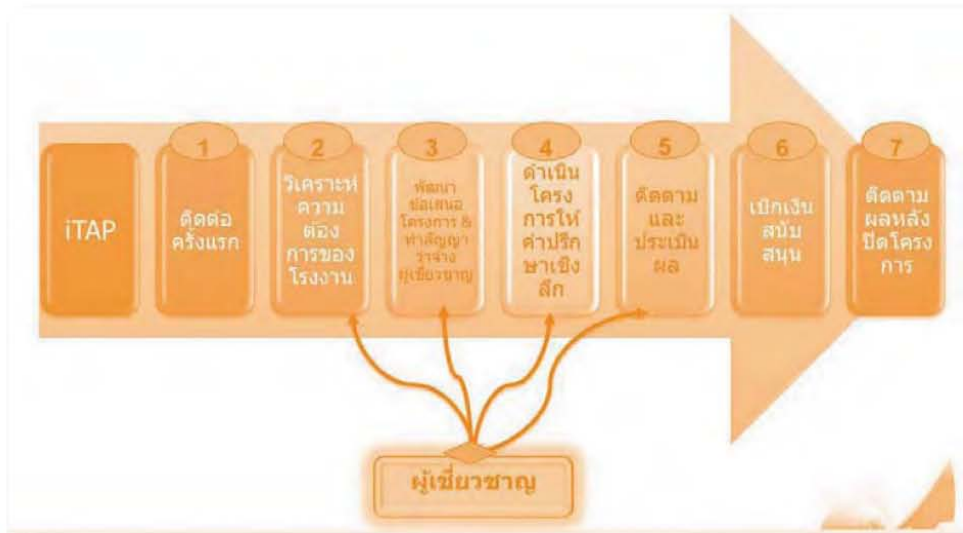


ผู้ประกอบการที่เป็น SMEs นั้น ปกติก็มีความต้องการในหลายด้าน เช่น การเงิน การผลิต ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขัน iTAP จะเข้าไปเกี่ยวข้องเฉพาะเรื่องเทคโนโลยีเท่านั้น และเมื่อผู้ประกอบการมีความพร้อมและประสงค์จะพัฒนาเทคโนโลยี iTAP จะคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สวทช. มหาวิทยาลัย องค์กรทั้งในและต่างประเทศ ฯลฯ เพื่อให้ได้ผู้เชี่ยวชาญที่มีประสิทธิภาพที่เหมาะสมกับโจทย์ เช่น เคยดำเนินการในเรื่องนั้นๆ หรือเรื่องที่ใกล้เคียงกันมาแล้ว

“iTAP ให้ความสำคัญกับการคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญที่มีประสิทธิภาพตรง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว”

อย่างไรก็ตาม iTAP จะให้ความสำคัญกับการคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญที่มีประสิทธิภาพตรงในเรื่องนั้นๆ มาแล้ว เพราะจะทำให้การดำเนินการในขั้นตอนของการแก้ปัญหาต่างๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากผู้เชี่ยวชาญเหล่านั้นมีการทำวิจัย ลองผิดลองถูกมาแล้ว และมีโอกาสสำเร็จมากกว่า รวมทั้งคนทำวิจัยก็ค่อนข้างจะมั่นใจมากขึ้น เพราะเคยทำวิจัยมาแล้ว ก็จะทำให้ต้องแก้ปัญหอย่างไรบ้าง

ขั้นตอนการให้บริการของ iTAP



ขั้นตอนการให้บริการของ iTAP

เริ่มจากการติดต่อครั้งแรกไม่ว่าจะเป็นการออกบูช จัดสัมมนา หรือบีโอไอ แนะนำมาเพื่อให้ช่วยพัฒนา โดยติดต่อมาที่ iTAP ซึ่ง iTAP จะมีเจ้าหน้าที่เข้าไปรับทราบปัญหาในเบื้องต้นก่อน หลังจากนั้นจะเข้าไปที่โรงงานเพื่อให้เห็นถึงปัญหาที่แท้จริงว่าเกิดจากอะไร เช่น สูตรการผลิต กระบวนการผลิต ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อจะได้คัดเลือก

อาจารย์หรือผู้เชี่ยวชาญที่มีประสิทธิภาพด้านนั้นโดยตรงเข้าไปแก้ไขปัญหาให้

หลังจากดำเนินการในเบื้องต้นแล้ว การเข้าไปในรอบนี้จะมีผู้เชี่ยวชาญหรืออาจารย์ร่วมเดินทางไปพร้อมด้วย เพื่อจะได้ปรึกษาหารือกันถึงเรื่องของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งบางครั้งปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นอาจแก้ไขได้ภายในวันเดียว แต่ถ้ายังไม่สามารถแก้ไขได้ อาจารย์

หรือผู้เชี่ยวชาญจะต้องจัดทำเป็นรายงานสรุปปัญหาที่ต้องดำเนินการแก้ไข และจัดทำข้อเสนอโครงการในการแก้ไขปัญหา หรือการทำวิจัยและพัฒนา โดยระบุความเป็นมา ปัญหา ความต้องการ ระยะเวลา และจำนวนเงินที่ใช้ในการแก้ไขปัญหา หรือดำเนินโครงการวิจัยและพัฒนาดังกล่าว

จากนั้นก็จะมีการประสานงานระหว่างบริษัทกับอาจารย์หรือผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้บริษัทพิจารณาว่า ปัญหาต่างๆ ที่สรุปออกมานั้นตรงตามที่บริษัทประสงค์จะดำเนินการหรือไม่อย่างไร หากปัญหาดังกล่าวตรงกับที่บริษัทต้องการ iTAP ก็จะดำเนินการขออนุมัติเป็นการภายในต่อไป ระหว่างนี้ทั้งอาจารย์หรือผู้เชี่ยวชาญก็จะช่วยกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย iTAP ยังติดตามอย่างใกล้ชิด เพื่อจะได้ทราบว่าการแก้ปัญหานั้นก้าวหน้าไปอย่างไรบ้าง

สำหรับการติดตามผลนั้น iTAP จะดำเนินการประมาณ 2 ครั้งคือ ช่วงครึ่งทางที่กำลังมีการดำเนินการแก้ไขปัญหา และเมื่อการแก้ปัญหาเสร็จเรียบร้อยแล้ว iTAP จะพิจารณาว่าการแก้ปัญหาเป็นไปตามที่กำหนดไว้หรือไม่ หากการแก้ปัญหาเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ iTAP จะดำเนินการเบิกเงินสนับสนุนให้กับบริษัทต่อไป ทั้งนี้การที่ iTAP ไม่ได้ให้เงินสนับสนุนกับบริษัทเป็นการล่วงหน้า แต่ให้บริษัทสำรองจ่ายไปทั้งหมดก่อน เพื่อเป็นการแสดงถึงความตั้งใจจริงในการแก้ไขปัญหาของบริษัทในการดำเนินการโครงการนี้

**“iTAP ยังคงติดตามการดำเนินการ
ของบริษัทที่ปิดโครงการไปแล้ว
อย่างต่อเนื่อง
โดยกำหนดจัดเก็บผลการดำเนินงาน
ทุกๆ 1 ปี เป็นเวลา 5 ปี”**

อย่างไรก็ตาม หลังจากทีบริษัทต่างๆ ดำเนินการแก้ไขปัญหาเสร็จสิ้นแล้ว iTAP จะยังคงติดตามผลการดำเนินการของบริษัทต่างๆ ที่ปิดโครงการไปแล้วอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดไว้ว่าจะมีการจัดเก็บผลการดำเนินงานของบริษัทเหล่านั้นทุกๆ 1 ปี เป็นระยะเวลา 5 ปี

โครงการต่างๆ ที่ iTAP ดำเนินการร่วมกับบริษัทนั้น ไม่ได้กำหนดระยะเวลาว่าจะต้องแล้วเสร็จเมื่อใด ขึ้นอยู่กับปัญหาของแต่ละบริษัทมากกว่า บางบริษัทใช้ระยะเวลาสั้นๆ เพียง 1 - 3 เดือน หากเป็นโครงการที่วิจัยที่ต้องเข้าไปดำเนินการในหลายขั้นตอน อาจใช้ระยะเวลามากกว่า 8 เดือนขึ้นไป แต่โดยรวมแล้วค่าเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 3 - 6 เดือนเป็นส่วนใหญ่

**“iTAP จะให้เงินสนับสนุน
ไม่เกินร้อยละ 50
สูงสุดไม่เกิน 400,000 บาทต่อโครงการ
แต่ละบริษัทสามารถดำเนินการได้
2 โครงการต่อปี”**

การสนับสนุนทางการเงินของ iTAP

ในวันที่มีการพาดูผู้เชี่ยวชาญเข้าไปให้คำปรึกษาครั้งแรกที่บริษัทนั้น iTAP ให้การสนับสนุนทางการเงินทั้งหมดคือ ค่าตอบแทนผู้เชี่ยวชาญและคณะ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้เชี่ยวชาญ โดยบริษัทไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้แต่อย่างใด และนับเป็นข้อดีที่บริษัทไม่ต้องเสียเวลาเดินทาง หรือต้องมานั่งรอเพื่อพบกับผู้เชี่ยวชาญ บางครั้งก็ไม่แน่ใจว่าผู้เชี่ยวชาญนั้นมีความรู้หรือประสบการณ์ตรงตามที่บริษัทต้องการหรือไม่

การสนับสนุนทางการเงินของ iTAP



อย่างไรก็ตาม อดีตผู้บริหารของ iTAP ได้กล่าวไว้ว่า เราเป็น "Premium Service" คือ หากมีบริษัทติดต่อเข้ามา ก็ให้เขาอยู่ที่โรงงาน เราจะพาผู้เชี่ยวชาญไปพบเพื่อจะให้เห็นปัญหาที่แท้จริง โดยบริษัทไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง เมื่อผู้เชี่ยวชาญเข้าไปรับทราบปัญหาแล้ว จะเขียนรายงานสรุปส่งให้ iTAP 1 ชุด

ส่วนการดำเนินโครงการให้คำปรึกษาเชิงลึกนั้น iTAP จะให้เงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 50 สูงสุดไม่เกิน 400,000 บาทต่อโครงการ แต่ละบริษัทสามารถดำเนินการได้ 2 โครงการต่อปี โดยค่าใช้จ่ายที่ iTAP ดูแลให้ในส่วนนี้ประกอบด้วย ค่าตอบแทนผู้เชี่ยวชาญและคณะค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้เชี่ยวชาญและคณะ ค่าวัสดุอุปกรณ์ทดลอง ค่าวิเคราะห์ทดสอบ ค่าสืบค้นข้อมูล ฯลฯ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายที่ iTAP ไม่ดำเนินการจ่ายให้ อาทิ ค่าครุภัณฑ์ ค่าปรับปรุงโครงสร้าง (งานโยธาปรับดิน) ฯลฯ

บริษัทที่อยู่ในเกณฑ์ได้รับการสนับสนุน

สำหรับหลักเกณฑ์การสนับสนุนโครงการฯ ไม่เกินร้อยละ 50 นั้น ประกอบด้วย

1. เป็นนิติบุคคลไทย จดทะเบียน ดำเนินการผลิตและบริการในประเทศไทย

2. เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 200 ล้านบาท
3. มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51
4. มีความมุ่งมั่น และตั้งใจที่จะพัฒนาเทคโนโลยี

ตัวอย่างโครงการพัฒนาฯ

สำหรับโครงการพัฒนาด้านต่างๆ นั้น สามารถดำเนินการได้หลากหลายรูปแบบ ดังนี้

1. การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ประกอบด้วย
 - 1.1 การพัฒนาสูตรการผลิต
 - 1.2 การออกแบบกระบวนการผลิต หรือ ออกแบบเครื่องจักร
 - 1.3 การตรวจ วิเคราะห์/วิเคราะห์องค์ประกอบทางเคมี หรือสิ่งต้องห้าม
 - 1.4 การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับสภาวะการเก็บ
2. การปรับปรุงผลิตภัณฑ์เดิม อาทิ
 - 2.1 การปรับปรุงการผลิต/ลักษณะ/คุณสมบัติของผลิตภัณฑ์
 - 2.2 การยืดอายุการเก็บ
 - 2.3 การหาวัตถุดิบทดแทน/ลดต้นทุน
 - 2.4 การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับ

สภาวะการเก็บ

3. การปรับปรุงกระบวนการผลิต เช่น
 - 3.1 การประหยัดพลังงาน
 - 3.2 การลดของเสีย/นำของเสียไปใช้ประโยชน์
 - 3.3 การปรับปรุงขั้นตอนการผลิตให้เหมาะสม
 - 3.4 การเพิ่มกำลังการผลิต การหาเครื่องจักรทดแทน และการปรับปรุงเครื่องจักร
4. โครงการอื่นๆ
 - 4.1 การสร้าง และจัดตั้งห้องปฏิบัติการ
 - 4.2 การใช้ระบบสารสนเทศในการผลิต
 - 4.3 การปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย

“iTAP

จำกัดโครงการ

ที่จะขอรับการสนับสนุน

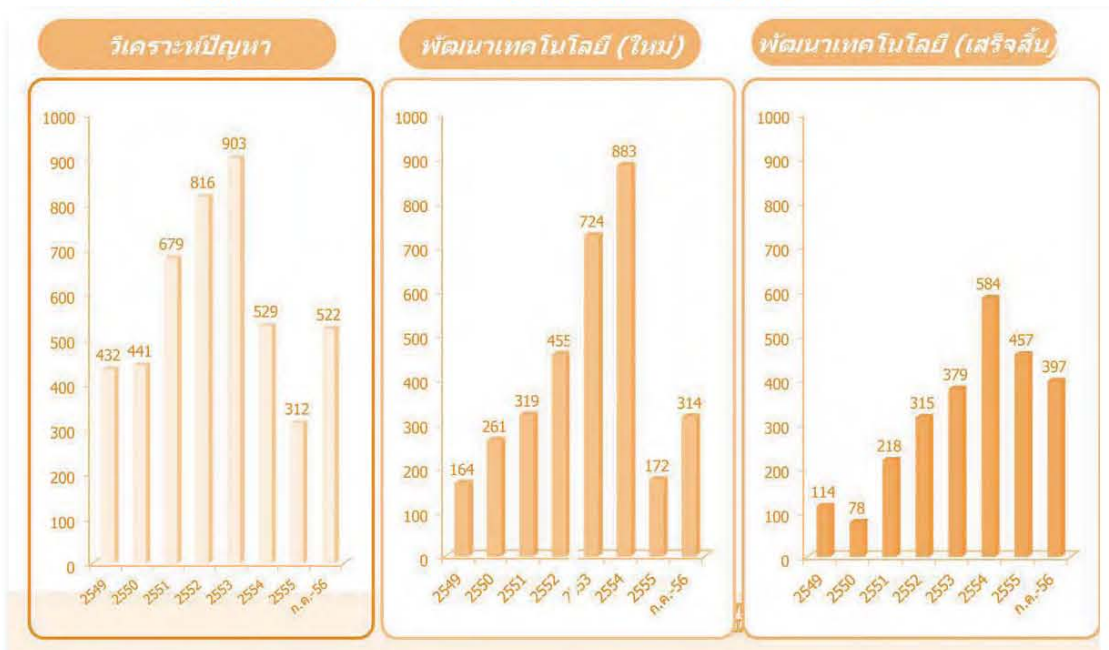
ไว้ปีละประมาณ 400 โครงการ”

ผลการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2535 – 2557

สำหรับผลการดำเนินงานโครงการ iTAP ที่สำคัญ ตั้งแต่ปี 2535 - เดือนมีนาคม 2557 มีรายละเอียดน่าสนใจดังนี้

โครงการ	รายละเอียด
สนับสนุน SMEs	ติดต่อ SMEs (First Contact) จำนวนประมาณ 17,000 บริษัท วิเคราะห์ปัญหาทางเทคนิคเบื้องต้น จำนวน 5,886 บริษัท
พัฒนาเทคโนโลยี	พัฒนาเทคโนโลยีของ SMEs (ให้คำปรึกษาเชิงลึก) จำนวน 4,360 โครงการ
พัฒนาคนของ SMEs	เสาะหาเทคโนโลยี 97 ครั้ง ประมาณ 1,304 บริษัท ฝึกอบรม/สัมมนา 637 ครั้ง จำนวน 25,104 บริษัท

ตัวชี้วัดผลงาน iTAP ปีงบประมาณ 2549 – 2556



(ข้อมูล ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2556 ไตรมาส 4)

จะเห็นได้ว่าการวิเคราะห์ปัญหา การพัฒนาเทคโนโลยี (ใหม่) และการพัฒนาเทคโนโลยี (เสร็จสิ้น) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 - 2556 นั้น มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2554 มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงสุด จนส่งผลทำให้เงินสนับสนุนที่ iTAP ให้การช่วยเหลือไม่เพียงพอ และกระทบต่องบประมาณที่ได้รับ ดังนั้นจึงต้องมีการจำกัดโครงการที่จะขอรับการสนับสนุน โดยกำหนดไว้ปีละประมาณ 400 โครงการ

**“เครือข่ายในต่างประเทศที่มีความร่วมมือ
อย่างเป็นทางการของ iTAP
ในขณะนี้คือ PUM
เป็นองค์กรจากประเทศเนเธอร์แลนด์
มีผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ตรง
จากโรงงานมากกว่า 30 ปี”**

เครือข่ายต่างประเทศที่เชื่อมโยงกัน

สำหรับเครือข่ายในต่างประเทศที่มีความร่วมมืออย่างเป็นทางการของ iTAP ในขณะนี้คือ PUM หรือ Netherlands Senior Experts โดยเป็นองค์กรที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลประเทศเนเธอร์แลนด์ ก่อตั้งมานานกว่า 35 ปี บุคลากรหลักเป็นผู้เชี่ยวชาญอาวุโสที่เกษียณแล้ว โดยค่าตอบแทนที่ได้รับก็ไม่มากนัก แต่มีข้อดีคือ ผู้เชี่ยวชาญเหล่านี้รู้ลึก รู้จริง เพราะมีประสบการณ์ตรงจากโรงงานหรืองานที่ทำมาแล้วกว่า 30 ปี

ส่วนการประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญ จะดำเนินการโดยการจัดส่งหัวข้อที่บริษัทต่างๆ เสนอเข้ามา เพื่อให้ PUM ดำเนินการคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญที่ตรงกับความต้องการของบริษัทมาเป็นทีปรึกษา ทั้งนี้ สวทช. และ PUM ก็ร่วมกันสนับสนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน โดยบริษัทที่ใช้บริการในส่วนนี้จะบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 10 ล้านบาท มีจำนวนพนักงานไม่เกิน 50 คน ซึ่งบริษัทไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ ยกเว้นเมื่อผู้เชี่ยวชาญ

เดินทางมาประเทศไทยแล้ว ต้องช่วยดูแลเรื่องที่พัก อาหาร ส่วนใหญ่จะใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ ซึ่งระหว่างนี้ผู้เชี่ยวชาญจะอยู่กับผู้ประกอบการทุกวันและตลอดเวลา จึงเป็นโอกาสที่จะได้หารือถึงแนวทางการปรับปรุงต่างๆ อย่างละเอียด และหากบริษัทให้การดูแลเอาใจใส่ผู้เชี่ยวชาญเป็นอย่างดี บางครั้งอาจได้รับฟังเรื่องราวดีๆ มากมาย มีผู้เชี่ยวชาญบางท่านถึงกับกล่าวว่า ประสบการณ์กว่า 30 ปีนั้น นำมาถ่ายทอดหมดภายใน 2 สัปดาห์ก็มี

โดย PUM นั้น จะให้คำปรึกษาไปทั่วโลกกว่า 70 ประเทศ แต่ละปีก็มีหลากหลายโครงการ ส่วนอีกโครงการหนึ่งที่รู้จักกันมานานแล้ว แต่ไม่มี MOU ร่วมกันคือ SES อยู่ในประเทศเยอรมนี ผู้เชี่ยวชาญก็เป็นผู้อาวุโสที่เกษียณแล้วเช่นกัน แต่ในช่วง 4 - 5 ปีที่ผ่านมา SES มีการคิดค่าใช้จ่ายในการลงทะเบียนครั้งแรกประมาณ 200,000 กว่าบาท ซึ่งนับว่าแพงมาก ทำให้ลูกค้าไม่นิยมใช้บริการมากนัก แต่การทำงานก็จะเข้าไปในลักษณะคล้ายๆ กับ PUM

**“ปัญหาที่ iTAP ต้องเร่งแก้ไขคือ
เรื่องการประชาสัมพันธ์”**

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น

โครงการที่มีการทำวิจัยนั้น ก็มีบางโครงการที่ไม่สำเร็จคือ วิจัยแล้วอาจไม่ได้ผลตามที่ตั้งไว้ แต่ถ้าทำวิจัยแล้ว โดยตั้งใจทำตามแผน ถ้าไม่สำเร็จก็ไม่ใช่ไร หากเป็นกรณีที่ทำโครงการไม่เสร็จแล้วยุติ โดยมีปัจจัยต่างๆ คือ เมื่อทำไปแล้วบริษัทอาจเปลี่ยนความสนใจก็สามารถยุติได้ หรือผู้เชี่ยวชาญดูแล้วไม่ใช่ หรือทำได้เพียงเท่านี้ ก็อาจให้ยุติโครงการก่อนได้ แต่จะมีการติดตามสถานการณ์ไปโดยตลอด

ดังนั้น iTAP จึงต้องดำเนินการตรวจสอบบริษัทต่างๆ ว่าเป็นอย่างไร หากพิจารณาป้องกันว่าโครงการที่ทำอยู่นั้นไม่มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จ ก็สามารถ

หยุดดำเนินการตรงจุดไหนก็ได้ ซึ่งสัดส่วนของโครงการที่มีการยุติโครงการก่อนเวลามีประมาณร้อยละ 5

ส่วนโครงการที่ขอขยายระยะเวลานั้น มีมากกว่าร้อยละ 60 ซึ่งก็มีทั้งข้อดีและข้อเสีย เดิมบริษัทกำหนดว่าให้แก้ปัญหามาให้เสร็จภายในเวลา 5 เดือน และคาดว่าจะตามแผนงานก็น่าจะดำเนินการได้ แต่เมื่อถึงกำหนดเวลากลับไม่เสร็จ ก็มีความยืดหยุ่นว่า ขอขยายเวลาเพิ่มขึ้นอีก เพราะยังไม่พร้อมลงทุน ยังไม่มีเงินทุน ฯลฯ กรณีแบบนี้ก็สามารถขยายเวลาได้ โดยทำหนังสือขออนุมัติเวลาเพิ่ม

สำหรับข้อเสียของการขอขยายเวลาคือ บริษัทอาจตั้งความหวังไว้ว่าจะสำเร็จตามกำหนดเวลา และจะได้ผลิตภัณฑ์ชนิดใหม่ เพื่อวางจำหน่ายในช่วงเวลาดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้ ซึ่งจริงๆ iTAP เองก็ไม่ต้องการจะให้มีการขยายเวลา แต่ที่ให้ก็เพื่อความยืดหยุ่นและต้องการให้งานที่ได้ปฏิบัติไปแล้วประสบความสำเร็จมากกว่า

ปัญหาอีกเรื่องหนึ่งที่ iTAP ต้องเร่งแก้ไขคือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ ในช่วงที่ผ่านมา iTAP มีการดำเนินการในเรื่องนี้น้อยมาก ซึ่งบริษัทต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ต่างให้ความเห็นตรงกัน โดยสืบเนื่องมาจากข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ ดังนั้นนับจากนี้เป็นต้นไปก็พยายามจะเร่งดำเนินการเรื่องดังกล่าวให้มากยิ่งขึ้น โดยเริ่มด้วยการจัดทำเป็นคลิปข่าว และนำไปเผยแพร่ในเว็บไซต์

“อุตสาหกรรมที่ใช้บริการ iTAP มากที่สุดคือ อาหาร และเกษตร ประมาณร้อยละ 60”

อาหาร และเกษตร ใช้บริการ iTAP มากที่สุด

การที่บีโอไอมีโครงการ STI นั้น น่าจะช่วยเสริมและเพิ่มเติมในส่วนที่ iTAP ไม่มีได้ เช่น จะดำเนินการธุรกิจทางด้านผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีชีวภาพใหม่ๆ จะต้องมีการทดสอบกับแล็บ เมื่อทดสอบผ่านแล้ว ก็ทราบว่าจะต้องใช้เครื่องมือแบบไหนอย่างไร แต่เมื่อดำเนินการผลิตจริงก็ไม่สามารถจะผลิตได้ เพราะไม่มีเครื่องมือเครื่องใช้อย่างที่นักวิจัยใช้ในห้องทดลอง ซึ่งในส่วนนี้ iTAP สามารถหาผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเข้าไปช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาเฉพาะจุดได้ และต้องใช้เครื่องจักรประเภทใดสายการผลิตควรวางแบบไหน ฯลฯ หรือเมื่อดำเนินการไประยะหนึ่งแล้ว บริษัทประสงค์จะพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ก็สามารถติดต่อมาที่ iTAP ได้

อย่างไรก็ตาม iTAP เน้นให้บริการทุกๆ อุตสาหกรรม ซึ่งอุตสาหกรรมที่ใช้บริการ iTAP มากที่สุดคือ อุตสาหกรรมทางด้านอาหาร และเกษตร ประมาณร้อยละ 60 โดยบริษัทส่วนใหญ่ที่เข้าร่วมโครงการฯ จะตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ตัวอย่างโครงการเด่นๆ ด้านอาหารและเกษตรของ iTAP

1. โครงการ iTAP ต่อยอดอนาคตอุตสาหกรรมโรงสีข้าวไทย

เป็นโครงการที่เน้นใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตลดการสูญเสียพลังงาน และเพิ่มคุณภาพข้าวส่งออก ประเทศไทยส่งออกข้าวปีละหลายแสนล้านบาท และเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ของโลก ซึ่งปัจจุบันประเทศคู่แข่งสำคัญ อาทิ สหรัฐอเมริกา จีน เวียดนามและพม่า ได้มีการพัฒนาระบบการผลิตข้าว

เพื่อการส่งออกมากขึ้น ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งปรับตัวและพัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตข้าวแบบครบวงจร พัฒนาคุณภาพข้าว เพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิตข้าว

จากการสำรวจเบื้องต้นของ iTAP โดยผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม มหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่าโรงสีข้าวหลายแห่งมีกระบวนการผลิตที่มีประสิทธิภาพต่ำ ทั้งในแง่ของปริมาณผลผลิตคือ มีปริมาณข้าวแตกหักสูง

ส่งผลต่อปริมาณข้าวต้น (ข้าวเต็มเมล็ด) ที่ลดลง รวมไปถึงการใช้พลังงานในกระบวนการผลิตที่สูงขึ้นเนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของเครื่องจักร และนอกจากนี้ บุคลากรในโรงสีส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ชัดเจนในกระบวนการผลิตทำให้การทำงานไม่มีประสิทธิภาพ และส่งผลต่อคุณภาพของข้าวสารอีกด้วย



ดังนั้น iTAP จึงได้จัดทำโครงการ “การสนับสนุนและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมโรงสีข้าวประเทศไทย (โรงสีไฮสปีด)” เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการโรงสีข้าวขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมถึงกลุ่มสหกรณ์ ในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการผลิต (การสีข้าว) ให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น โดยอาศัยเทคนิคทางวิศวกรรมในการปรับปรุงเครื่องจักรและกระบวนการผลิต

ซึ่งจุดเด่นของการถ่ายทอดเทคโนโลยีนี้ ส่งผลให้เกิดประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้ทันที เช่น การปรับแต่งเครื่องจักรและสภาวะการผลิตให้เหมาะสมกับการใช้งาน เทคนิคการบำรุงรักษาเครื่องจักร และการเพิ่มทักษะความรู้ในกระบวนการผลิตให้กับบุคลากร ทั้งนี้ยังครอบคลุมถึงการออกแบบแผนผังกระบวนการผลิตและออกแบบสร้างโรงสีข้าว ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาและติดตั้งเครื่องจักรเพื่อสนับสนุนการผลิตและการเพิ่มคุณภาพของผลิตภัณฑ์ เช่น เครื่อง Color Sorter (เครื่องยิงสีเมล็ดข้าว) เครื่องกะเทาะเปลือกกระบบอัตโนมัติเพื่อลดการแตกหักของเมล็ดข้าว และระบบทำความสะอาดข้าวเปลือกเพื่อลดสิ่งปนเปื้อนก่อนเข้าสู่กระบวนการสีข้าว

“iTAP ให้คำปรึกษาเชิงลึกด้านเทคนิค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของโรงสีข้าวทั่วประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2552 - 2557 จำนวน 106 แห่ง”

ผลจากการสนับสนุนของ iTAP

iTAP ได้ให้คำปรึกษาเชิงลึกด้านเทคนิคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของโรงสีข้าวทั่วประเทศไทยตั้งแต่ปี 2552 - 2557 จำนวน 106 แห่ง ช่วยให้ผู้ประกอบการโรงสีลดค่าไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 25 กำลังการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 โดยสามารถประหยัดพลังงานเฉลี่ย 250,000 บาทต่อโรงสีต่อปี คิดเป็นมูลค่าประหยัดพลังงานทั้งสิ้น 26.5 ล้านบาทต่อปี และยังส่งผลทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นจากการสีข้าวเต็มเมล็ดเป็นมูลค่า 841.64 ล้านบาทต่อปี อันจะส่งผลดีต่อเกษตรกรผู้ผลิตข้าว เนื่องจากเมื่อโรงสีมีรายได้เพิ่มก็กล้าที่จะรับซื้อข้าวจากเกษตรกรในราคาที่สูงขึ้นด้วย

นอกจากนี้ยังมีประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคนงาน โดยโรงสีมีการปรับปรุงระบบกำจัดฝุ่นและการติดตั้ง Cyclone ในการกักเก็บฝุ่นที่เกิดการฟุ้งกระจายทำให้ฝุ่นในโรงสีข้าวลดลง จึงทำให้สามารถลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในบริเวณโรงสีได้



รศ.ดร. รัชพล สันติวรากร ผู้จัดการโครงการ iTAP เครือข่ายมหาวิทยาลัยขอนแก่น กล่าวว่า โครงการ “การสนับสนุนและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่ม

ศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมโรงสีข้าวประเทศไทย (โรงสีไฮสปีด)” เป็นโครงการที่พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการโรงสีข้าวไทยให้มีขีดความสามารถทางเทคโนโลยีสูงขึ้น โดยการถ่ายทอดองค์ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญรวมถึงการจัดการเชิงลึกแบบครบวงจรให้สามารถผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐานและมีคุณภาพสูงขึ้น การให้คำปรึกษาเชิงลึกเพื่อแก้ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการทั้งในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพให้สูงขึ้น การลดปริมาณข้าวหักและการลดพลังงานในกระบวนการผลิต

จะเห็นได้ว่าการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และหลักการทางวิศวกรรมจากผู้เชี่ยวชาญไปยังผู้ประกอบการ จะก่อให้เกิดความเชี่ยวชาญประสบการณ์ใหม่และองค์ความรู้ในการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโรงสีข้าวไทย ให้มีความเข้มแข็งสร้างภูมิคุ้มกันและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกของโรงสีข้าวไทยให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันมีการขยายโครงการดังกล่าวไปยังจังหวัดต่างๆ ในพื้นที่ภาคกลางเพิ่มเติมอีก อาทิ นครสวรรค์ พิจิตร ฯลฯ



2. เตาประหยัดพลังงานยกระดับผู้ผลิตยางแผ่นรมควันของไทย

ผศ.ดร. นิยม กำลั้งดี ผู้จัดการเครือข่าย iTAP มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ กล่าวว่า “โครงการเตาอบยางแผ่นรมควันแบบประหยัดพลังงานเป็นตัวอย่างโครงการที่ดีมากในการแสดงให้เห็นบูรณาการของส่วนงานต่างๆ

“โครงการเตาอบยางแผ่นรมควันแบบประหยัดพลังงานเป็นตัวอย่างโครงการที่ดีมากในการแสดงให้เห็นบูรณาการของส่วนงานต่างๆ ทั้งระดับพื้นที่และระดับนโยบาย”

ทั้งระดับพื้นที่และระดับนโยบาย ที่ทำงานร่วมกันได้เป็นอย่างดีตั้งแต่เริ่มต้นโครงการนำร่อง จนปัจจุบันนี้ขยายขอบเขตงานออกไปในหลายๆ จังหวัด ผลลัพธ์เชิงประจักษ์นั้นชัดเจนไม่เพียงแต่จำนวนที่เพิ่มขึ้น แต่ยังส่งผลในการเปลี่ยนแปลงที่ดีต่อคุณภาพชีวิตของเกษตรกรชาวสวนยางและครอบครัวอีกด้วย”



โดย iTAP ให้ความช่วยเหลือกลุ่มสหกรณ์และผู้ประกอบการแปรรูปน้ำยางเป็นยางแผ่นรมควันอย่างครบวงจร ด้วยการใช้ผู้เชี่ยวชาญที่เหมาะสมในการจัดสัมมนาและวิเคราะห์ปัญหา รวมถึงการพัฒนาต้นแบบเตาอบยางแผ่นรมควันแบบประหยัดพลังงาน พร้อมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีดังกล่าวสู่กลุ่มผู้ประกอบการอย่างเป็นระบบ นับเป็นการยกระดับขีดความสามารถของกลุ่มสหกรณ์ยางแผ่นรมควันของไทย

ยางพาราถือเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างหนึ่ง

ของประเทศไทย มีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอยู่มากมาย ไม่ว่าจะเป็นการปลูกยางพาราเพื่อผลิตน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยาง โดยทั่วไปแล้วกลุ่มผู้ประกอบการแปรรูปน้ำยาง โดยเฉพาะผู้ประกอบการแปรรูปน้ำยางเป็นยางแผ่นรมควัน มีลักษณะเป็นกลุ่มผู้ผลิตรายย่อยที่รวมตัวกันในรูปแบบสหกรณ์กระจายอยู่ในเขตพื้นที่ภาคใต้มากกว่า 200 แห่ง กลุ่มผู้ประกอบการเหล่านี้ประสบปัญหาในกระบวนการผลิตมาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็นปัญหาต้นทุนการผลิตและปริมาณของเสียในการผลิตสูง รวมทั้งปัญหายางแผ่นรมควันมีคุณภาพไม่สม่ำเสมอ ปัญหาเหล่านี้นับเป็นอุปสรรคสำคัญในการแข่งขันของผู้ประกอบการมาโดยตลอด

**“ปัญหาหลักๆ ที่พบคือ
คุณภาพของยางแผ่นไม่สม่ำเสมอ
และกระบวนการผลิตยางแผ่น
มีความปลอดภัยต่ำ เนื่องจาก
การใช้เตาอบยางแผ่นรุ่นเก่า
ซึ่งใช้งานมานานกว่า 20 ปี”**

ทั้งนี้เมื่อปี 2550 โครงการ iTAP ได้รับการประสานงานจากสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อให้ช่วยแก้ไขปัญหาด้านทุนการแปรรูปน้ำยางของกลุ่มเครือข่ายสหกรณ์กองทุนสวนยางอำเภอทุ่งสงและอำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช **ดร. นันทิยา วิริยภัณฑร ที่ปรึกษาเทคโนโลยีที่มีความเชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมยางของ iTAP** ได้จัดหาผู้เชี่ยวชาญด้านน้ำยางไปให้ความรู้แก่กลุ่มผู้ประกอบการในรูปแบบของการสัมมนา และการเข้าเยี่ยมชมโรงงานผลิตยางแผ่นรมควันเพื่อวิเคราะห์ปัญหาเบื้องต้น ซึ่งปัญหาหลักๆ ที่พบคือ คุณภาพของยางแผ่นไม่สม่ำเสมอ และกระบวนการผลิตยางแผ่นมีความปลอดภัยต่ำ เนื่องมาจากการใช้เตาอบยางแผ่นรุ่นเก่าซึ่งใช้งานมานานกว่า 20 ปี



จากนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว iTAP ได้ส่งต่อโครงการให้แก่เครือข่าย iTAP มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ เพื่อขยายผลในการให้ความช่วยเหลือแก่กลุ่มสหกรณ์อย่างต่อเนื่อง โดยการเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงานจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มาทำการศึกษาวิเคราะห์กระบวนการอบรมควันยางแผ่นและการทำงานของเตาอบยางแบบดั้งเดิม เพื่อจัดทำแบบเตาอบยางแผ่นรมควันแบบประหยัดพลังงาน พร้อมทั้งจัดสร้างเตาต้นแบบขนาด 1 เตาดต่อ 1 ห้องรมควัน (ขนาด 1.5 ตัน) โดยมีสหกรณ์กองทุนสวนยางบ้านหนองแดงสามัคคีให้ความร่วมมือด้านสถานที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีเตาต้นแบบ จากผู้เชี่ยวชาญมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

และต่อมามีการจัดทำโครงการต่อเนื่องโดยทีมผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานครเพื่อปรับปรุงเตาต้นแบบขนาด 1 เต่าให้สามารถจ่ายความร้อนได้ 2 ห้องรมควันพร้อมกัน (ขนาด 1.5 X 2 ตัน) เตาต้นแบบที่เป็นผลมาจากโครงการต่อเนื่องของ iTAP ดังกล่าว มีประสิทธิภาพสูงกว่าเตาอบยางแบบดั้งเดิมอย่างเห็นได้ชัด ไม่ว่าจะเป็นความสม่ำเสมอของยางที่สุกจากระบบช่วยกระจายลมร้อนให้ทั่วถึง และความเสี่ยงจากไฟไหม้ที่ลดลงจากระบบดับสะเก็ดไฟ รวมไปถึงระยะเวลาในการอบและต้นทุนพลังงานที่ใช้ในการอบที่ลดลง



ทั้งนี้ทีมผู้เชี่ยวชาญได้พัฒนาเตาอบรมควันยางแผ่นอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงข้อจำกัด และเพิ่มประสิทธิภาพของเตาให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการจนสามารถพัฒนาเตาขึ้นมาได้หลายรุ่นเพื่อรองรับกำลังการผลิตที่แตกต่างกันของผู้ประกอบการตั้งแต่ 3 ตัน ถึง 25 ตัน โดย iTAP ได้ร่วมมือกับสำนักงานอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ประกอบด้วย ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง) เพื่อดำเนินการขยายผลการพัฒนาดังกล่าวให้แก่กลุ่มสหกรณ์ผู้ประกอบการแปรรูปยางแผ่นรมควัน โดยทีมผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานครและมหาวิทยาลัยทักษิณ ให้ความช่วยเหลือในการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่ผู้ประกอบการ

“กลุ่มเอกชนที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีเตาอบรมควันยางแผ่นดังกล่าวไปแล้วจำนวน 24 ราย แบ่งเป็นกลุ่มสหกรณ์จำนวน 21 ราย และบริษัทเอกชนรายย่อยจำนวน 3 ราย”

ปัจจุบันมีกลุ่มเอกชนที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีเตาอบรมควันยางแผ่นดังกล่าวไปแล้วจำนวน 24 ราย แบ่งเป็นกลุ่มสหกรณ์จำนวน 21 ราย และบริษัทเอกชน

รายย่อยจำนวน 3 ราย ในขณะเดียวกันทีมผู้เชี่ยวชาญก็ยังมีการพัฒนาเทคโนโลยีของเตาอบ และเครือข่าย iTAP มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ก็ยังส่งเสริมขยายผลของโครงการอย่างต่อเนื่องไปยังจังหวัดในฝั่งอันดามันต่อไป เพื่อให้เตาอบมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ลดการใช้พลังงานลง ลดต้นทุนในการจัดสร้าง สามารถใช้พลังงานทางเลือกอื่นๆ ได้ รวมไปถึงการพัฒนาขนาดเตาให้เหมาะสมกับขีดความสามารถของผู้ประกอบการซึ่งกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย

โดยเฉพาะในภาคเหนือได้ไปดำเนินการสร้าง Train the Trainer ไว้แล้ว และในอนาคตอันใกล้นี้จะไปดำเนินการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย เนื่องจากภาคดังกล่าวมีการเพาะปลูกยางเป็นจำนวนมากเช่นกัน

“iTAP สามารถเป็นหนึ่งในตัวช่วย เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ ในการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมไทย ได้อย่างยั่งยืน”

จะเห็นได้ว่าความช่วยเหลือของ iTAP ในโครงการเตาอบรมควันยางแผ่นแบบประหยัดพลังงานดังกล่าวนี้ แสดงให้เห็นว่า iTAP สามารถเป็นหนึ่งในตัวช่วยเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยได้อย่างยั่งยืน



Space Krenovation Park

รากฐานสำคัญในการขับเคลื่อน

เศรษฐกิจของประเทศ



SKP

นับเป็นระยะเวลาเกือบสองปีที่สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) หรือ GISTDA กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้พัฒนาพื้นที่ขนาดกว่า 120 ไร่ ของสถานีควบคุมและรับสัญญาณดาวเทียมไทยโชต อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ให้กลายเป็นอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ (Space Krenovation Park : SKP) เพื่อเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้และพัฒนาด้านเทคโนโลยีอวกาศ โดยมุ่งให้สามารถรองรับการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และสนับสนุนให้สังคมสามารถตอบสนองกับกระแสโลกาภิวัตน์ที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) อันเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน

“มุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรมด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศโดยใช้กลไกการมีส่วนร่วมของหน่วยงานจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม ภาคการศึกษา”

แนวคิดในการดำเนินงานของ SKP มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยแผนการพัฒนาธุรกิจ (Business Model) ร่วมกับการสร้างคุณค่า (Value Creation Model) ต่อยอดให้เป็นรูปแบบเฉพาะเพื่อการสร้างสรรคมูลค่า (Worth Creation Architecture) โดยกำหนดมุมมองแบบองค์รวม (Holistic Perspective) ที่มีความสำคัญในระดับองค์กร ประเทศชาติ และระดับอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ โดยมีลักษณะเป็น Open Innovation Platform ที่มุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรมด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ โดยใช้กลไกการมีส่วนร่วมของหน่วยงานจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม ภาคการศึกษา ในการ

ขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐาน ทรัพยากร และทักษะที่มี อยู่ ตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ให้ขยายไป ยังภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับผู้ประกอบการเล็ก กลาง และอุตสาหกรรม เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำ ของการพัฒนาธุรกิจบนพื้นฐานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และนวัตกรรมในภูมิภาคอาเซียน และในระดับนานาชาติ

วัตถุประสงค์หลักของ SKP

1. เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการ สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาต่อยอด วิจัยด้าน เทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ เพื่อสร้างความ สามารถในการพึ่งพาตนเองทั้งด้านซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์ ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี สำรวจโลกและการประยุกต์ใช้ประโยชน์ บนฐานของ ความร่วมมือด้านการวิจัยและพัฒนา กับสถาบันการศึกษา ทั้งในต่างประเทศ ภาคอุตสาหกรรม และชุมชน

2. เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาต่อยอดเพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ด้านเทคโนโลยีอวกาศและ ภูมิสารสนเทศในเชิงพาณิชย์ ให้ขยายไปยังธุรกิจที่ เกี่ยวข้องทั้งในระดับผู้ประกอบการขนาดเล็ก ขนาดกลาง และระดับอุตสาหกรรม เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำของ การพัฒนาธุรกิจบนฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และ นวัตกรรมในภูมิภาคอาเซียน

3. เพื่อสนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ สู่ภาคอุตสาหกรรมและภาคการ ศึกษา โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยีและระบบนวัตกรรมของอุทยานรังสรรค์ นวัตกรรมอวกาศเป็นพื้นฐาน ร่วมกับเครือข่ายพันธมิตร ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อต่อยอดทุนทาง ปัญญา (Intellectual Capital) และสร้างบุคลากรที่มี ความรู้และทักษะ (Knowledge & Skill Worker) ด้วยเทคโนโลยีระดับสูงในระดับภูมิภาคอาเซียน



ภายในโครงการอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน 8 ส่วนหลัก



1. Satellites Operations หน่วยผลิตข้อมูลดาวเทียมสำรวจโลก ดาวเทียมไทยโชต และดาวเทียมอื่น

2. GIS Training Center ศูนย์กลางด้านภูมิสารสนเทศระดับภูมิภาคอาเซียน

3. Visionarium สถานที่จัดกิจกรรมและแสดงประวัติความเป็นมาด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ

4. Space Technology Development เพื่อทำการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีการออกแบบและประกอบดาวเทียมสำรวจโลก

5. Entrepreneurial Development เพื่อปมเพาะผู้ประกอบการใหม่ที่ต้องการสร้างธุรกิจที่ใช้เทคโนโลยีด้านอวกาศและภูมิสารสนเทศเป็นฐาน

6. Geo Informatics Solution Delivery ศูนย์ผลิตข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมและภูมิสารสนเทศ

ด้านภัยพิบัติ

7. Space Business Prototyping สถานที่พัฒนาและสร้างคุณค่าทางธุรกิจให้กับนักลงทุน

8. Recreation Area สำหรับกิจกรรมสันทนาการซึ่งทำให้เกิดการบูรณาการระหว่างงานและการดำรงชีวิตอย่างเหมาะสม

**“การรวมกลุ่มธุรกิจและเทคโนโลยี
GISTDA ได้เริ่มต้นจากการพัฒนา
ทางด้านเทคโนโลยีภาพถ่ายดาวเทียม
ในรูปแบบต่างๆ และต่อมามีการจัดตั้ง
โครงการดาวเทียม THEOS
หรือดาวเทียมไทยโชต”**

ขับเคลื่อน SKP ด้วย 3Cs

กระบวนการการพัฒนาอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ ขับเคลื่อนโดยใช้กลยุทธ์ 3Cs ดังนี้

1) การรวมกลุ่มธุรกิจและเทคโนโลยี (Cluster) GISTDA ได้เริ่มต้นจากการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีภาพถ่ายดาวเทียมในรูปแบบต่างๆ และต่อมามีการจัดตั้งโครงการดาวเทียม THEOS หรือดาวเทียมไทยโชต เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการข้อมูลทางด้านภูมิสารสนเทศและการพัฒนาด้านเทคโนโลยี หลังจากนั้นได้จัดตั้งโครงการดาวเทียม THEOS2 มีจุดประสงค์เพื่อเป็นการรวมความรู้ โดยมีการทำวิจัยร่วมกันของนิคมอุตสาหกรรมสถาบันการศึกษา มหาวิทยาลัย และสถาบันต่างๆ ถือได้ว่าเป็นการรวมกลุ่มธุรกิจและอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันและมีการใช้ทรัพยากรร่วมกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในการพัฒนาธุรกิจและอุตสาหกรรม

2) การเชื่อมโยงและร่วมมือ (Connectivity & Collaboration) การสร้างเครือข่ายในการทำงานร่วมกัน ทั้งระหว่าง นิคมอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจ มหาวิทยาลัย และหน่วยงานของรัฐ เพื่อเชื่อมเข้าด้วยกันทำให้เกิดการสร้างมูลค่าทางด้านนวัตกรรม อีกทั้งโครงการสามารถช่วยสนับสนุนทั้งภาคการศึกษาและภาคอุตสาหกรรมในด้านของการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเข้าสู่ระบบ

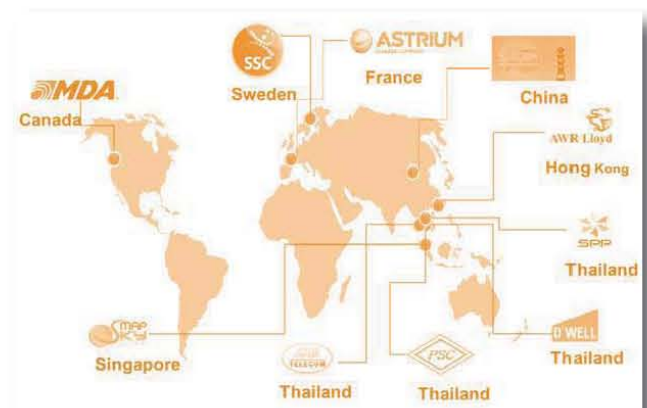
3) การร่วมรังสรรค์นวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ (Co-creation) การร่วมกันสร้างความร่วมมือทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ที่มาจากการต่อยอดงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ

SKP มีรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ที่มุ่งเน้นการสร้างสรรคมูลค่า (Worth Creation) เพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ (Value Added) บนพื้นฐานของทักษะและทรัพย์สินที่มีอยู่ ร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อต่อยอดผลงานวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ตอบสนองกับความต้องการ และพื้นฐานของประชากรภายในชาติและในภูมิภาคอาเซียน จะนำไป

สู่ความเกื้อหนุนของการพัฒนาในอีก 4 มิติ ได้แก่ มิติทางด้านเศรษฐกิจ มิติทางด้านสังคม มิติทางด้านสิ่งแวดล้อม และมิติทางด้านทุนมนุษย์ อันจะนำมาซึ่งการสร้างสรรคมูลค่า (Worth Creation) ของภาคอุตสาหกรรมไทยได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพหลัก (Core Competency) ในระดับองค์กร เพื่อนำวิสัยทัศน์ (Vision) “นำคุณค่าจากอวกาศเพื่อพัฒนาชาติและสังคม” (Delivering Value from Space)



ทุกแบบจำลองธุรกิจภายใต้อุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ จะเน้นการรังสรรค์นวัตกรรมบนพื้นฐานหลักการทำงานแบบ 3Cs ซึ่งจะช่วยให้ SKP และ Partner สามารถสร้างสรรคนวัตกรรมและพัฒนาธุรกิจร่วมกันและครอบคลุมประเด็นทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างครบถ้วน สำหรับโครงการและกิจกรรมที่ SKP ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร ในด้านการประชาสัมพันธ์ ภารกิจ แนวทางในการดำเนินงาน และการส่งเสริมผู้ประกอบการของไทยเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่อุตสาหกรรมด้านอวกาศ มีผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศใช้บริการพื้นที่ของ SKP แล้ว รวมทั้งสิ้น 10 ราย ประกอบด้วย (ตามภาพ)



“SKP ถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ที่สำคัญสำหรับเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและระบบนวัตกรรมรองรับการพัฒนาประเทศ ในการหาโอกาสทางธุรกิจเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศสู่ระดับภูมิภาคและในการสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์ของผู้ประกอบการ SMEs และภาคอุตสาหกรรม”



ดร. อานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการ GISTDA

SKP มุ่งพัฒนาธุรกิจ 4 ด้าน

การพัฒนาธุรกิจใน SKP จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาผู้ประกอบการเทคโนโลยี โดยมุ่งเน้นพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ 4 ด้านคือ ผลิตภัณฑ์ Hardware และผลิตภัณฑ์ Software รวมถึงการให้บริการจากผลิตภัณฑ์และการให้บริการจากทรัพยากรมนุษย์ (เช่น การเป็นที่ปรึกษา เป็นต้น) เพื่อให้สามารถพัฒนาสินค้าและบริการใหม่ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาด (New Product Development) และสามารถสนองตอบความต้องการของตลาดอย่างรวดเร็ว (Consumer Responsiveness)

นอกจากปัจจัยภายในขององค์กรหรือผู้ประกอบการ อันได้แก่ ความมุ่งมั่นและวิสัยทัศน์ของผู้ประกอบการ พื้นฐานความรู้และโอกาสทางธุรกิจและเทคโนโลยีแล้ว การที่ได้รับสนับสนุนจาก SKP เป็นส่วนที่สำคัญอย่างยิ่งในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับความช่วยเหลือ

ในด้านเทคนิค กล่าวคือ การกำหนดเทคโนโลยีที่ต้องการ (Identification) การเลือกใช้เทคโนโลยี (Selection) การรับถ่ายทอดหรือการพัฒนาเทคโนโลยี (Acquisition/Development) การใช้เทคโนโลยี (Exploitation) และการป้องกันเทคโนโลยี/องค์ความรู้/ทรัพย์สินทางปัญญา (Protection)

ในส่วนของการดำเนินธุรกิจและสิทธิประโยชน์ เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีเงินได้ เป็นต้น SKP จะสนับสนุนในการวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ และการเปิดโอกาสทางธุรกิจ (Business Matching) ที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่ใช้ ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องทราบว่าเทคโนโลยีใดเป็นหัวใจหลักของการดำเนินกิจการ เทคโนโลยีใดที่เกี่ยวข้องและจะนำมาซึ่งโอกาส หรือเทคโนโลยีใดจะเป็นอุปสรรคต่อกิจการในอนาคต อีกทั้งเข้าใจถึงประโยชน์และผลกระทบของเทคโนโลยีนั้นๆ ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง และความก้าวหน้าของเทคโนโลยี เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำเทคโนโลยีมาใช้อย่างเหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ เพื่อสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขัน

“SKP ยังให้การช่วยเหลือที่สำคัญคือ การสนับสนุน และการให้บริการทางการเงิน ถือเป็นารลดปัจจัยความเสี่ยง ในด้านการลงทุน และการนำออกสู่ตลาดธุรกิจ”

SKP ยังให้การช่วยเหลือที่สำคัญคือ การสนับสนุนและการให้บริการทางการเงิน ถือเป็น การลดปัจจัยความเสี่ยงในด้านการลงทุนและการนำออกสู่ตลาดธุรกิจ นอกจากนี้ได้มีส่วนช่วยผู้ประกอบการ SMEs ในการจัดตั้งอำนาจความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของ SMEs เช่น

การดำเนินการด้านกฎหมาย การเงิน ข้อมูลวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การตลาด เป็นต้น

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วจะเห็นได้ว่าการสนับสนุนผู้ประกอบการ SMEs เป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการกิจของโครงการ SKP เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการ SMEs ให้มีความพร้อมที่จะรองรับการเปิดเสรีในทุกด้าน สร้างโอกาสการทำธุรกิจ และสร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในและนอกประเทศให้ผู้ประกอบการ SMEs ได้เจริญเติบโตได้อย่างยั่งยืน และอีกประการคือ เป็นการผลักดันให้ผู้ประกอบการเข้าถึงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยนำองค์ความรู้

ทางด้านเทคโนโลยีและภูมิสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในเชิงธุรกิจ และด้วยการสนับสนุนจากโครงการ SKP ดังกล่าวถือเป็นการสร้างรากฐานทางด้านเทคโนโลยีในการดำเนินธุรกิจที่มีนัยสำคัญและเป็นอีกหนึ่งแรงผลักดันที่จะสร้างความยั่งยืนทางเศรษฐกิจให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs และภาคอุตสาหกรรมของไทย 📧

เรียบเรียงจาก

- เอกสารเผยแพร่และแผ่นพับของอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ
 - โครงการอุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ
- <http://skp.gistda.or.th>





ยูเรกา ดีไซน์ ออกแบบเครื่องจักร

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้จัดให้มีกิจกรรม KM หรือ Knowledge Management เพื่อให้บุคลากรบีโอไอได้ร่วมกิจกรรม ชมโรงงานหรือบริษัทที่น่าสนใจ ทั้งที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้บุคลากรเกิดองค์ความรู้และนำมาใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ในส่วนงานที่มีได้เกี่ยวข้องกับการให้อนุมัติการส่งเสริมฯ จะได้เยี่ยมชมโรงงาน และได้รับรู้จักรูรกิจของบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมฯ มากยิ่งขึ้น

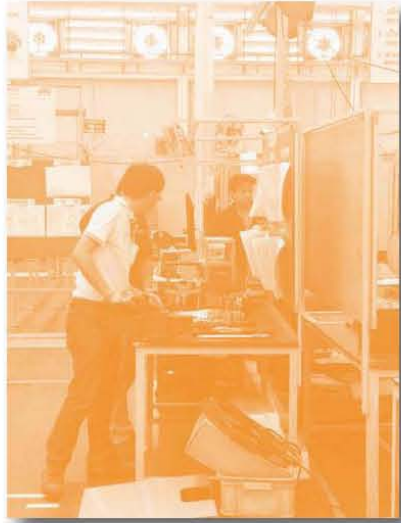
ผู้เขียนได้เยี่ยมชม บริษัท ยูเรกา ดีไซน์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทรับออกแบบเครื่องจักรสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีรายละเอียดที่น่าสนใจดังนี้

บริษัทฯ เกิดขึ้นจากคุณนรากร ราชพลสิทธิ์ ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ เริ่มต้นธุรกิจจากห้องแถว มีทีมงานเพียง 3 คน โดยคุณนรากร เคยเป็นวิศวกรออกแบบเครื่องจักรของบริษัทในเครือ



คุณนรากร ราชพลสิทธิ์
กรรมการผู้จัดการบริษัท ยูเรกา ดีไซน์ จำกัด (มหาชน)

ซิเมนต์ไทยมาก่อน ต่อมาได้ลาออกและเริ่มเปิดกิจการเล็กๆ โดยรับงานต่อจากบริษัทของรุ่นพี่ที่คอยส่งงานให้ แต่แล้ว



จากที่รุ่นพี่เคยส่งงานให้อย่างสม่ำเสมอก็หยุดชะงักลง เพราะรุ่นพี่เห็นว่าบริษัทเล็กๆ แห่งนี้มีแนวโน้มที่จะพัฒนามาเป็นคู่แข่งในอนาคตได้

**“ในปี 2546 คุณนรากรจึงเปิดบริษัท
ของตัวเอง โดยมีพนักงานเพียง 3 คน
คือ คุณนรากร วิศวกร 1 คน
และธรรการ 1 คน”**

ในปี 2546 คุณนรากรได้เปิดบริษัทของตัวเอง โดยมีพนักงานเพียง 3 คน คือ คุณนรากร วิศวกร 1 คน และธรรการ 1 คน หลังจากดำเนินธุรกิจรับออกแบบเครื่องจักรเพียง 5 ปี ก็เริ่มมีบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นเข้ามาเยี่ยมชมกิจการ ซึ่งในขณะนั้นคือห้องแถวเล็กๆ 1 คูหาเท่านั้น

หลังจากนั้นบริษัทจากญี่ปุ่นรายหนึ่ง ได้ตัดสินใจร่วมลงทุนกับคุณนรากร เพื่อออกแบบและผลิตเครื่องทำสัญลักษณ์บนชิ้นงานซึ่งกิจการดำเนินไปได้ด้วยดี ทำให้ในปี 2552 จึงย้ายโรงงานมาที่อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี บนพื้นที่ 1,600 ตารางเมตร เพื่อรองรับงานที่มากขึ้นและรองรับฐานลูกค้าจากประเทศญี่ปุ่นที่เริ่มเข้ามาขอชมงานและสั่งผลิตมากขึ้น

“บริษัท Fuji Ironwork จากญี่ปุ่น ได้เข้ามาร่วมทุนกับบริษัทยูเรกาฯ เพื่อผลิตเครื่อง CNC ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีเครื่องนี้”

จุดเปลี่ยนที่สำคัญคือ เมื่อปี 2554 บริษัท Fuji Ironwork จากประเทศญี่ปุ่น ได้เข้ามาร่วมทุนกับบริษัทฯ เพื่อผลิตเครื่อง CNC (Computer Numerical Control คือ เครื่องจักรกลที่ใช้ผลิต หรือขึ้นรูปชิ้นงานที่มีมาตรฐานสูง ผ่านระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ที่ช่วยควบคุมการทำงานของเครื่อง CNC ในขั้นตอนต่างๆ อย่างอัตโนมัติ แทนการใช้แรงงานคนควบคุมเครื่อง) ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีเครื่องนี้และได้ส่งขายให้กับ บริษัท โตโยต้า โดยเป็นหุ้นญี่ปุ่น (Fuji) ร้อยละ 49 ไทย (บริษัท ยูเรกาฯ) ร้อยละ 51 ซึ่งต่อมาบริษัทฯ ก็ขยายงานผลิตเครื่องจักรนี้ให้กับ บริษัท ฮอนด้า อีกด้วย

ปัจจุบันธุรกิจของ บริษัทฯ คือ การออกแบบเครื่องจักรต่างๆ สำหรับการประกอบรถยนต์ เช่น เครื่องจักรสำหรับประกอบและทดสอบเครื่องยนต์ เครื่องจักรสำหรับประกอบและทดสอบแอร์เบค เครื่องจักรสำหรับประกอบและทดสอบพวงมาลัย เครื่องประกอบรถยนต์ เครื่องสำหรับทำเครื่องหมายบนวัสดุ เครื่องล้างทำความสะอาด เป็นต้น

**“บริษัทฯ ได้เข้ามาขอรับ
การส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ
เมื่อปี 2553 ตามนโยบายส่งเสริม SMEs
โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือ
ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี”**

ทั้งนี้ คุณนรากรได้ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ จากบีโอไอ

เมื่อปี 2553 ตามนโยบายส่งเสริม SMEs โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถนำเงินในส่วนนี้ไปใช้จ่ายลงทุนเพิ่มขยายงานได้

หลักการดำเนินงานของคุณนรากรคือ ทำอย่างไรให้การออกแบบเครื่องจักรอยู่กับบริษัทฯ ไม่ใช่อยู่กับ “คน” เพื่อที่ว่าแม้พนักงานผู้ออกแบบเครื่องจักรออกจากงานไปแล้ว แต่พนักงานคนอื่นที่มารับงานต่อก็สามารถทำงานได้

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีพนักงานประมาณ 140 คน เป็นระดับวิศวกร 80 คน โดยการทำให้วิศวกรเก่งๆ อยู่กับบริษัทฯ ได้นานนั้น คุณนรากรบอกเคล็ดลับก็คือ การให้พนักงานระดับ Key Man มีหุ้นในบริษัทฯ และล่าสุดนี้ บริษัทฯ ได้ยกระดับความสามารถในการแข่งขัน

ขึ้นอีกระดับหนึ่ง โดยการนำบริษัทฯ เข้าตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มทุนในการทำงานอีกด้วย

วิสัยทัศน์ของคุณนรากร คือ Top 10 in AEC และ Happy Workplace ด้วยเล็งเห็นว่า ผลงานที่มีคุณภาพต้องมาคู่กับสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดีของทีมงาน และหนึ่งในความภาคภูมิใจอีกสิ่งหนึ่งคือ เมื่อปี 2553 บริษัทฯ ได้รับรางวัลธรรมาภิบาลดีเด่น และเมื่อปี 2556 รางวัล Prime Minister Award รวมทั้งรางวัลอื่นๆ อีกมากมาย




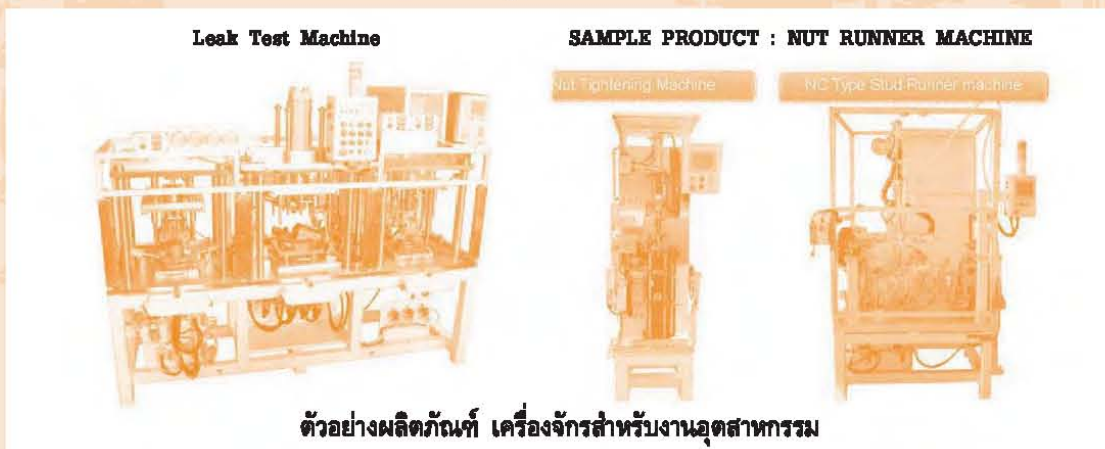
ข้อมูล บริษัท ยูเรกา ดีไซน์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ ผลิตเครื่องจักรสำหรับงานอุตสาหกรรม อุปกรณ์จับยึด (JIG & FIXTURE) และการซ่อมแซมและแก้ไขตัดแปลงเครื่องจักรที่ผลิตเอง ได้รับการส่งเสริมในประเภท 4.2 กิจการผลิตเครื่องจักร อุปกรณ์ และชิ้นส่วน ประเภทย่อยที่ 4.2.1 กิจการผลิตเครื่องจักร อุปกรณ์และชิ้นส่วนที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม

โดยจัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษและเป็นกิจการประเภทที่ให้การส่งเสริมฯ ตามประกาศนโยบายส่งเสริมการลงทุน

แกววิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

ในกระบวนการผลิตที่ขอรับการส่งเสริมฯ บริษัทฯ จะออกแบบเครื่องจักรและอุปกรณ์จับยึดด้วยหลักการทางวิศวกรรม โดยรับทราบรายละเอียดของเครื่องจักรและชิ้นส่วนจากลูกค้า แล้วออกแบบให้ตรงตามความต้องการ จากนั้นจะผลิต สิ่งทำและสั่งซื้อชิ้นส่วน เพื่อนำมาประกอบเข้าด้วยกันเป็นเครื่องจักรและอุปกรณ์จับยึดชุดสมบูรณ์ 



ตัวอย่างผลิตภัณฑ์ เครื่องจักรสำหรับงานอุตสาหกรรม



แนวทางปฏิบัติสำหรับนักลงทุนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรการ SMEs

1. การใช้สิทธิและประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 จะเริ่มใช้สิทธิได้เมื่อใด

ตอบ จะใช้สิทธิได้เมื่อเริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ ซึ่งต้องไม่ก่อนวันอนุมัติให้การส่งเสริมฯ และต้องมีการลงทุนครบขั้นตอนการผลิตตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริมฯ และมีการลงทุนไม่ต่ำกว่าห้าแสนบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ในรอบปีบัญชีที่ใช้สิทธิและประโยชน์ (ตามนโยบายส่งเสริม SMEs)

2. หากได้รับการส่งเสริมฯ เกินกว่าแปดสิบล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) สำหรับโครงการใหม่หรือเกินกว่าสองร้อยล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) กรณีรวมโครงการเดิม จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์หรือไม่อย่างไร

ตอบ อาจถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ทั้งหมดหรือบางส่วนแล้วแต่กรณี ทั้งนี้หากโครงการที่ได้รับอนุมัติให้ใช้เครื่องจักรเก่าจากโครงการเดิมหรือจากที่อื่น อาจถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ทั้งหมด แต่หากใช้เครื่องจักรใหม่ทั้งหมด อาจถูกปรับสิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามเกณฑ์ปกติตามประกาศฉบับปัจจุบัน

3. หากผู้ที่ได้รับการส่งเสริมฯ ไม่สามารถดำเนินการให้ได้รับ ISO ตามเงื่อนไขที่กำหนดในบัตรส่งเสริมจะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์หรือไม่

ตอบ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้หนึ่งปี คือ จากเดิมแปดปี เหลือเจ็ดปี

4. เครื่องจักรที่ใช้สิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 หากจะจำหน่ายหรือเช่าซื้อจะต้องขออนุญาตหรือไม่

ตอบ ต้องขออนุญาตจากสำนักงานฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

5. การแก้ไขกำลังการผลิตสามารถดำเนินการได้หรือไม่อย่างไร

ตอบ สามารถแก้ไขกำลังการผลิตได้ โดยการเพิ่มการลงทุนไม่เกินร้อยละสามสิบของกำลังการผลิตที่ได้รับบริการส่งเสริมฯ แต่ต้องเป็นโครงการที่ยังไม่เปิดดำเนินการ ทั้งนี้ ตามประกาศ ที่ ป.3/2547 ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 นอกจากนั้นสามารถแก้ไขกำลังการผลิตได้โดยการเพิ่มเวลาทำงานตามประกาศ ที่ ป.8/2543 ลงวันที่ 28 กันยายน 2543

6. หากผู้ที่ได้รับการส่งเสริมฯ แยกค่าขนส่งออกจากค่าสินค้าสามารถนับรวมเป็นรายได้ที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้หรือไม่

ตอบ ค่าขนส่งไม่สามารถนับรวมเป็นรายได้ที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

7. เงินปันผลที่จ่ายให้ผู้ถือหุ้นจำเป็นต้องหักภาษี ณ ที่จ่ายหรือไม่

ตอบ ไม่ต้องหักภาษี ณ ที่จ่ายตลอดช่วงเวลาที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่ต้องประกาศและจ่ายเงินปันผลภายในระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น

8. รายได้จากการจำหน่ายเครื่องจักรเก่าที่อนุญาตให้ใช้ในโครงการสามารถยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือไม่

ตอบ ถือเป็นรายได้ที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่ต้องเป็นเครื่องจักรของโครงการที่ชำรุดตามสภาพ และได้รับอนุญาตให้จำหน่ายจากสำนักงานฯ

9. ในการยื่นขอรับการส่งเสริมฯ บริษัทแจ้งว่าจะใช้เครื่องจักรเก่าบางส่วนจากโครงการเดิม แต่เมื่อดำเนินการจริงกลับใช้เครื่องจักรใหม่ทั้งหมดสามารถดำเนินการได้หรือไม่

ตอบ สามารถดำเนินการได้

10. การรายงานเงื่อนไขการเริ่มงาน (6 เดือน 12 เดือน และ 24 เดือน) หากไม่ได้ดำเนินการต้องทำอย่างไร

ตอบ สามารถรายงานในภายหลังได้ โดยดาวน์โหลดแบบฟอร์มในเว็บไซต์ของสำนักงานฯ

11. หากต้องการเปิดดำเนินการก่อนครบกำหนด 36 เดือน สามารถยื่นเปิดดำเนินการได้หรือไม่

ตอบ สามารถดำเนินการได้หากลงทุนเครื่องจักรครบตามโครงการแล้ว

12. หากเป็นโครงการที่ลูกค้าให้ยืมเครื่องจักรมาผลิต ต้องดำเนินการอย่างไร

ตอบ หากต้องการใช้สิทธินำเข้าเครื่องจักรให้ยื่นเรื่องตามขั้นตอนและแบบฟอร์มที่สำนักงานฯ กำหนด สำหรับการนำมูลค่าเงินลงทุน หากไม่ใช่สินทรัพย์ของบริษัทฯ ไม่สามารถนำมานับเป็นเงินลงทุนได้ ส่วนการตรวจสอบขั้นตอนการผลิตหากเครื่องจักรยังอยู่ในเวลาที่ตรวจสอบเปิดดำเนินการก็ถือว่าปฏิบัติถูกต้องตามเงื่อนไขขั้นตอนการผลิต

13. เครื่องจักรใช้แล้วจากต่างประเทศต้องมีใบรับรองประสิทธิภาพเครื่องจักรหรือไม่

ตอบ ต้องมีหนังสือรับรองประสิทธิภาพตามประกาศ

ที่ ป.2/2546 ลงวันที่ 30 มกราคม 2546

14. มูลค่าเครื่องจักรใช้แล้วในประเทศมีวิธีการนับอย่างไร

ตอบ กรณีเป็นเครื่องจักรจากโครงการเดิม นับตามราคาบัญชี (Book Value) ณ วันยื่นขอรับการส่งเสริมฯ หากซื้อจากผู้อื่นให้นับราคาซื้อขายจริง

15. วิธีการนับเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน

ตอบ นับจากเงินลงทุนเพิ่มเติมจากส่วนที่ลงทุนไปแล้ว เช่น ค่าก่อสร้าง หรือค่าเช่าอาคารโรงงานส่วนที่เพิ่มขึ้น และ/หรือ มูลค่าเครื่องจักรใหม่ที่ซื้อเพิ่มเติม เป็นต้น

16. หลักการพิจารณาสัดส่วนการถือหุ้นคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51

ตอบ ต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

17. การลดกำลังการผลิต/ยกเลิกผลิตภัณฑ์ สามารถทำได้หรือไม่

ตอบ สามารถทำได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานฯ กำหนด


18. การเพิ่มชนิดผลิตภัณฑ์/เพิ่มประเภทกิจการ สามารถทำได้หรือไม่

ตอบ ทำได้ กรณีเพิ่มโดยไม่ลงทุนเพิ่ม ภายใต้กำลังการผลิตเท่าเดิมและใช้เครื่องจักรที่มีอยู่เดิม

19. การลดกรรมวิธีการผลิต สามารถทำได้หรือไม่

ตอบ สามารถทำได้ แต่มูลค่าเพิ่มต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด

20. การแก้ไขสถานที่ตั้งโรงงาน สามารถทำได้หรือไม่

ตอบ สามารถทำได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานฯ กำหนด 



โครงการอนุมัติให้การส่งเสริม การลงทุน เดือนพฤษภาคม 2557

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)	
หมวด 1 เกษตรกรรม และผลิตผลทางการเกษตร						
1	เอ พลัส อินเทอร์เน็ต จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด (WOOD PELLET) 60,000 ตัน	1.17	63.30	16	นครปฐม (เขต 1)
2	นอร์ทอีสท์ รับเบอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง 40,000 ตัน	1.16	240.00	220	บุรีรัมย์ (เขต 3)
3	อี อี เอส รีโนเวเบิล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ก๊าซชีวภาพ 22,645,000 ลูกบาศก์เมตร	1.18	126.90	19	อุบลราชธานี (เขต 3)
4	ไก่อัสเตนทาโก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ไก่ชำแหละ 74,880 ตัน	1.13	193.50	657	ปทุมธานี (เขต 1)
5	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 1)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เลย (เขต 3)
6	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 2)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เลย (เขต 3)
7	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 3)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เลย (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
8	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 4)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เลย (เขต 3)
9	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 5)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ขอนแก่น (เขต 3)
10	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 6)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ขอนแก่น (เขต 3)
11	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 7)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ขอนแก่น (เขต 3)
12	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 8)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ขอนแก่น (เขต 3)
13	ยูเอซี แอนด์ ทีพีที เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 9)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ขอนแก่น (เขต 3)
14	ยูนิเวอร์แซล แอดซอร์บเมนท์ แอนด์ เคมิคัลส์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 1)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ลำปาง (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
15	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 2)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ลำปาง (เขต 3)
16	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 3)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ลำปาง (เขต 3)
17	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 4)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เชียงใหม่ (เขต 3)
18	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 5)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เชียงใหม่ (เขต 3)
19	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 6)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	เชียงราย (เขต 3)
20	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 7)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	ลำพูน (เขต 3)
21	ยูนิเวอร์แซล แอตซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 8)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	พิษณุโลก (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
22	ยูนิเวอร์แซล แอดซอร์บแบนท์ แอนด์ เคมีคัลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 9)	ก๊าซชีวภาพอัดความดันสูง (CBG) 2,000 ตัน	1.18	90.00	6	พิษณุโลก (เขต 3)
23	จิรัชย์ โปรติวซ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ส่วนผสมอาหารสัตว์ (มันอัดเม็ด ข้าวโพดอัดเม็ด) 42,000 ตัน	1.6	15.00	32	เชียงราย (เขต 3)
หมวด 2 เหมืองแร่ เซรามิกส์และโลหะขั้นมูลฐาน						
1	เหล็กก่อสร้างสยาม จำกัด (หุ้นอินเดียทั้งสิ้น)	เหล็กแท่ง (BILLET) 500,000 ตัน	2.12	7.80	332	ระยอง (เขต 2)
2	มินเนอร์ล รีซอร์สเซส ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แร่ดินขาว (KAOLIN) 50,000 ตัน	2.2	210.60	7	ระนอง (เขต 3)
หมวด 3 อุตสาหกรรมเบา						
1	เคนดอลล์ - แกมมาทรอน จำกัด (ร่วมทุนไทย - ลักเซมเบิร์ก)	สายสวนภายในหลอดเลือดดำ 160,000 ชุด	3.9	5.30	17	นครปฐม (เขต 1)
หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง						
1	นายศักดิ์สิทธิ์ ศิริมาลา (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น แผ่นหลังคาเหล็ก 1,050 ตัน	4.3	7.10	20	ลำปาง (เขต 3)
2	โรแลนด์ ดิจิตอล กรุ๊ป (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักรสำหรับอุตสาหกรรม 8,000 ชุด	4.2	97.30	10	สมุทรสาคร (เขต 1)
3	ซันโค อิเล็กทรอนิกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	WIRE HARNESS ASSEMBLY สำหรับยานพาหนะ เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ 3,500,000 ชิ้น	4.10, 5.3 และ 5.5	97.00	178	ปราจีนบุรี (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
4	สยามเอ็นจีเคส ปาร์คปลั๊ก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น METAL SHELL FOR SPARK PLUG 56,700,000 ชิ้น	4.3	202.40	10	ชลบุรี (เขต 2)
5	สยามเอ็นจีเคส ปาร์คปลั๊ก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น SPARK PLUG 12,300,000 ชิ้น และชิ้นส่วนโลหะ เช่น METAL SHELL FOR SENSOR 18,700,000 ชิ้น	4.3 และ 4.10	115.20	10	ชลบุรี (เขต 2)
6	ดริสเซน แอร์คราฟท์ อินทีเรีย ซิสเทมส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอากาศยาน เช่น INFLIGHT TRASH COMPACTOR และ BEVERAGE CHILLER 5,110 ชิ้น	4.9	73.60	50	ลำพูน (เขต 3)
7	วรกุลชัย อินโนเวชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องจักรที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม เช่น PACKAGING MACHING 40 ชุด	4.2	9.20	30	กรุงเทพฯ (เขต 1)
8	นางพริมา อาริธรรมศิริกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ เช่น UPPER PART, BLANK HOLDER 600 ตัน แม่พิมพ์และการซ่อมแซม แม่พิมพ์ที่ผลิตเอง 120 ชุด	4.2	10.00	74	นนทบุรี (เขต 1)
9	นางสายสวาท โลจนะโกสินทร์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ เช่น UPPER PART, BLANK HOLDER 750 ตัน แม่พิมพ์และการซ่อมแซม แม่พิมพ์ที่ผลิตเอง 110 ชุด	4.2	10.00	74	นนทบุรี (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
10	แซลซิส เบรคส์ อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น PARK BRAKE 286,000 ชิ้น	4.10	55.00	13	ระยอง (เขต 2)
11	ดีมายเออร์ ออโตซิสเต็มส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อุปกรณ์เครื่องจักรที่มีการ ออกแบบทางวิศวกรรมเอง 200 ชุด และการซ่อมแซมอุปกรณ์ เครื่องจักรที่ผลิตเอง	4.2	7.50	35	กรุงเทพฯ (เขต 1)
12	สยาม เคียวซัน เด็นโซ่ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น ไส้กรอง (FILTER ASSY FUEL) และชิ้นส่วนไส้กรอง (ELEMENT SUB ASSY) 3,213,000 ชิ้น	4.10	247.00	48	ชลบุรี (เขต 2)
13	เอ.ไอ. อินดัสตรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เครื่องจักร เช่น เครื่องปั๊ม และเครื่องเชื่อม 150 เครื่อง และอุปกรณ์จับยึด 300 ชุด	4.2	4.50	17	ชลบุรี (เขต 2)
14	โกลบอล ไฟฟ์ฟิง โซลูชันส์ จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะและโครงสร้าง โลหะ เช่น FITTING และ SPOOLING 5,250 ตัน	4.3 และ 4.19	295.00	256	ชลบุรี (เขต 2)
15	ทาเคเบะ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	โครงรถยนต์ 86,000 ตัน	4.10	180.00	10	ชลบุรี (เขต 2)

หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า

1	MR. TENG CHONG (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	15.00	75	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	MR. MACKENZIE JAMES PRINGLE (หุ้นแคนาดาทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.80	3	เชียงใหม่ (เขต 3)
3	เอ็กซ์พิลิ่งค์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.22	6	กรุงเทพฯ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
4	จีเนียส ทราฟฟิค ซิสเต็ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	การออกแบบทางอิเล็กทรอนิกส์และผลิตภัณฑ์ต่อเนื่องจากการออกแบบทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น โคมไฟ LED 60,000 ชิ้น	5.7	50.00	63	นครปฐม (เขต 1)
5	นายสมชาย งามกิจเจริญลาภ (ร่วมทุนไทย - ฝรั่งเศส)	HEAT PUMP สำหรับอุปกรณ์ทำน้ำร้อน 200,000 ชุด	5.3	85.00	28	ระยอง (เขต 2)
6	เออีซี เอนลิสท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	7.00	14	กรุงเทพฯ (เขต 1)
7	ไทซิส เอเชีย จำกัด (หุ้นบรูไนทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	9.00	22	กรุงเทพฯ (เขต 1)
8	นิวเทคโนโลยี อินฟอร์เมชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	8.00	55	นนทบุรี (เขต 1)
9	ซอฟต์แวร์เบค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.15	38	กรุงเทพฯ (เขต 1)
10	MR. WANG DONG MEI (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น RUBBER ROLLER 1,700,000 ชิ้น	5.5	15.00	12	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
หมวด 6 เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก						
1	MR. MICHAEL KELLY (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	เคมีสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมเหมืองใต้ดิน 1,200 ตัน	6.2	31.80	14	ชลบุรี (เขต 2)
2	พีวีทีเอ็ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สารถนอมคุณภาพอาหาร 19,800 ตัน	6.2	120.00	30	ปทุมธานี (เขต 1)
3	ฮั่วเหว่ย อินดัสเทรียล จำกัด (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์พลาสติก เช่น CABLE TIE, CABLE TIE MOUNT และ WRAPPING BAND 3,000 ตัน	6.12	58.00	196	ชลบุรี (เขต 2)
4	เอ็กซ์ทริม แพคเกจจิ้ง จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	แผ่นพลาสติก 2,160 ตัน	6.12	20.00	8	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
5	ยูเนี่ยน เจ.พลัส (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เม็ดพลาสติกจาก เศษพลาสติก 5,000 ตัน	6.12	25.00	30	สมุทรสาคร (เขต 1)
6	พินิคซ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เยื่อเซลลูโลส (DISSOLVING PULP) 80,000 ตัน	6.13	370.00	1,000	ขอนแก่น (เขต 3)
หมวด 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค						
1	คาทูน นาที เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนเบลเยียม - สิงคโปร์)	ศูนย์กระจายสินค้า ระหว่างประเทศ	7.11	1,291.88	168	ระยอง (เขต 2)
2	MR. MICHAEL YORK (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและ การลงทุน	7.15	14.00	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
3	MR. OSAMU MATSUMOTO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	การออกแบบผลิตภัณฑ์	7.23	32.00	4	ชลบุรี (เขต 2)
4	โซเก็น เคมิคอล เอเชีย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและ ผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	15.00	4	ชลบุรี (เขต 2)
5	ดาคอน อินสเป็คชั่น เซอร์วิสเชส จำกัด (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์)	พัฒนาทรัพยากรมนุษย์	7.18.1	5.76	7	ระยอง (เขต 2)
6	สมูธซี่ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	50.00	17	ไม่ระบุที่ตั้ง
7	เอ็มบีไอ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น)	โรงแรม 108 ห้อง	7.4	125.00	24	สงขลา (เขต 3)
8	บีคอน แอสเซท 2 จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บริการทดสอบทาง วิทยาศาสตร์ 30 ชิ้นงาน	7.21	195.00	59	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
9	เสนาดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - จีน - ออสเตรเลีย - สิงคโปร์)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือปานกลาง 74 หน่วย	7.5	28.40	7	ปทุมธานี (เขต 1)
10	เสนาดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - จีน - ออสเตรเลีย - สิงคโปร์)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือปานกลาง 60 หน่วย	7.5	26.50	7	ปทุมธานี (เขต 1)
11	รัตนคุณ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา 0.250 เมกะวัตต์	7.1	17.50	2	นครปฐม (เขต 1)
12	MR. KHO SAN JOO (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย	7.10	7.90	8	สมุทรปราการ (เขต 1)
13	ทรานสคอสมอส (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	43.92	63	กรุงเทพฯ (เขต 1)
14	MR. ROBERT GORDON MCLELLAN (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	บริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ 30 ชั้นงาน	7.21	30.00	17	กรุงเทพฯ (เขต 1)
15	ไอเอสไอ เอเชีย แปซิฟิก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	14.40	2	กรุงเทพฯ (เขต 1)
16	อาเคโบโน เบรด (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	4.55	7	สมุทรปราการ (เขต 1)
17	ทาเคบิชิ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	13.00	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
18	ซีทราน เพอร์รี่ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เรือเพอร์รี่ 1 ลำ	7.9	45.00	14	ไม่ระบุที่ตั้ง
19	อีเอส ยัวซ่า เอเชีย เทคนิคอล เซ็นเตอร์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	บริการทดสอบทาง วิทยาศาสตร์ 1,100 ชิ้นงาน	7.21	71.00	11	สมุทรปราการ (เขต 1)
20	ไทยเบฟเวอเรจ เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 1)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 1.0 เมกะวัตต์	7.1	85.00	11	บุรีรัมย์ (เขต 3)
21	ไทยเบฟเวอเรจ เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) (โครงการที่ 2)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 1.0 เมกะวัตต์	7.1	85.00	11	อุบลราชธานี (เขต 3)
22	ทองมงคล อุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 2.4 เมกะวัตต์	7.1	198.10	19	ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3)
23	เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากไอน้ำ 9.9 เมกะวัตต์	7.1	135.00	36	ปราจีนบุรี (เขต 3)
		รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม		7,248.08	4,354	เขต 1 = 27 เขต 2 = 20 เขต 3 = 31 ไม่ระบุที่ตั้ง = 2

หมายเหตุ เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง
ระยอง และภูเก็ต

เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ





BUILD
We Link...

BUILD, or the BOI Unit for Industrial Linkage Development

BUILD has played a vital role in developing the industrial linkage for more than 20 years. The duties of BUILD are to act as an intermediary between manufacturers of ready-made products and small-and medium-sized manufacturers of parts, which will result in the linkage of industries and the transfer of production technology, leading to the strong growth in supporting industries in Thailand. All this provides a sound base for the sustainable development of the country's industry as a whole.

Sign up for a free BUILD membership to receive our weekly e-newsletter and keep you informed about our activities and events.

Please sign up at <http://build.boi.go.th>

Tel : +66(0)2 553 8111 ext.7 Fax : +66(0)2 553 8325

E-mail : sourcing@boi.go.th Website : <http://build.boi.go.th>



บีไอไอ

- สำนักงานในประเทศ -

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)
ห้อง 108 - 110 อาคารแอร์พอร์ท บีซิเนส ปาร์ค
เลขที่ 90 ถนนมหิดล ตำบลหายยา อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50100
โทรศัพท์: 0 5320 3397 - 400
โทรสาร 0 5320 3404
อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)
2112/22 ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง
จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์: 0 4421 3184 - 6 โทรสาร 0 4421 3182
อีเมล : korat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)
177/54 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000
โทรศัพท์: 0 4327 1300 - 2 โทรสาร 0 4327 1303
อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (ชลบุรี)
46 หมู่ 5 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท
ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230
โทรศัพท์: 0 3840 4900 โทรสาร 0 3840 4997 - 9
อีเมล : chonburi@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)
7 - 15 อาคารไชยวงศ์ ถนนจุฑิอุทิศ 1
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
โทรศัพท์: 0 7434 7161 - 5
โทรสาร 0 7434 7160
อีเมล : songkhla@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)
49/21 - 22 ถนนศรีวิชัย ตำบลมะขามเตี้ย
อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000
โทรศัพท์: 0 7728 4637, 0 7728 4435
โทรสาร 0 7728 4638
อีเมล : surat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พิษณุโลก)
59/15 อาคารไทยศิรินทร์ ชั้น 3
ถนนบรมไตรโลกนาถ 2 ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์: 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777
อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

- หน่วยงานบริการอื่นๆ -

สมาคมคโสมสรนักลงทุน
อาคารทีพีแอนด์ที ชั้น 16 เลขที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์: 0 2936 1429 คอ 201 - 208 โทรสาร : 0 2936 1441 - 2
อีเมล : is-investor@ic.or.th เว็บไซต์ : www.ic.or.th

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน
อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์: 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199
อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน
อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์: 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1194 อีเมล : visawork@boi.go.th
เว็บไซต์ : www.boi.go.th

- สำนักงานในต่างประเทศ -

BEIJING : Thailand Board of Investment, Beijing Office
Royal Thai Embassy, No.40 Guang Hua Rd., Beijing 100600 P.R.C.
Tel: +86-10-6532-4510 Fax: +86-10-6532-1620 E-mail: beijing@boi.go.th

FRANKFURT : Thailand Board of Investment, Frankfurt Office
Investment Section, Royal Thai Consulate-General
Bethmannstr. 58,5.OG 60311 Frankfurt am Main, Federal Republic of Germany
Tel: +49 (069) 92 91 230 Fax: +49 (069) 92 91 2320 E-mail: frk@boi.go.th

GUANGZHOU : Thailand Board of Investment, Guangzhou Office
Investment Promotion Section, Royal Thai Consulate-General, Room 1216-1218,
Garden Tower, 368 Huanshi Dong Rd., Guangzhou 510064 P.R.C.
Tel: +86-20-8333-8999 ext. 1216-8, +86-20-8387-7770 Fax: +86-20-8387-2700
E-mail: guangzhou@boi.go.th

LOS ANGELES : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office
Royal Thai Consulate-General,
611 North Larchmont Boulevard, 3rd Floor, Los Angeles CA 90004, U.S.A.
Tel: +1 (0)-323-960-1199 Fax: +1 (0)-323-960-1190 E-mail: boila@boi.go.th

MUMBAI : Thailand Board of Investment, Mumbai Office
Royal Thai Consulate-General 1st Floor, Dalalmai House, Jambhal Bajaj Marg, Nariman Point,
Mumbai - 400 021 Republic of India
Tel: +(91 22) 2204 1589-90 Fax: +(91 22) 2282 1071 E-mail: mumbai@boi.go.th

NEW YORK : Thailand Board of Investment, New York Office
7 World Trade Center, 34th Floor, Suite F, 250 Greenwich Street, New York,
New York 10007, U.S.A.
Tel: +1 (0) 212 422 9009 Fax: +1 (0) 212 422 9119 E-mail: nyc@boi.go.th
Website: www.thinkasiainvestthailand.com

OSAKA : Thailand Board of Investment, Osaka Office
Royal Thai Consulate-General, Bangkok Bank Building, 7th Floor,
1-9-16 Kyutaro-Machi, Chuo-Ku, Osaka 541-0056 Japan
Tel : +81 (0) 6-6271-1395 Fax : +81 (0) 6-6271-1394 E-mail: osaka@boi.go.th

PARIS : Thailand Board of Investment, Paris Office
Ambassade Royale de Thaïlande 8, rue Greuze, 75116 Paris, France
Tel : +(33-1) 56 90 26 00 Fax : +(33-1) 56 90 26 02 E-mail: par@boi.go.th

SEOUL : Thailand Board of Investment, Seoul Office
#1804, 18th Floor, Koryo Daeyongak Center,
97 Toegye-ro, Jung-gu, Seoul, 100-706, Korea
Tel : +82-2-319-9998 Fax : +82-2-319-9997 E-mail: seoul@boi.go.th

SHANGHAI : Thailand Board of Investment, Shanghai Office
Royal Thai Consulate-General, 15th Floor, Crystal Century Tower,
567 Weihai Rd., Shanghai 200041, P.R.C
Tel : +86-21-6288-9728-9 Fax : +86-21-6288-9730 E-mail: shanghai@boi.go.th

STOCKHOLM : Thailand Board of Investment, Stockholm Office
Stureplan 4C 4th Floor, 114 35 Stockholm, Sweden
Tel : +46 (0) 8463 1158, +46 (0) 8463 1174-75 Fax : +46 (0) 8463 1160
E-mail: stockholm@boi.go.th

SYDNEY : Thailand Board of Investment, Sydney Office
Suite 101, Level 1, 234 George Street, Sydney, New South Wales 2000, Australia
Tel : +61-2-9252-4884 Fax : +61-2-9252-2883 E-mail: sydney@boi.go.th

TAIPEI : Thailand Board of Investment, Taipei Office
Taipei World Trade Center, 3rd Floor, Room 3E 39-40
No.5 Xin-Yi Rd., Sec. 5 Taipei 110, Taiwan R.O.C.
Tel : +886-2-2345-6663 Fax : +886-2-2345-9223 E-mail: taipei@boi.go.th

TOKYO : Thailand Board of Investment, Tokyo Office
Royal Thai Embassy, 8th Floor, Fukuda Building West,
2-11-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052 Japan
Tel : +81 (0) 3-3582-1806 Fax : +81 (0) 3-3589-5176 E-mail: tyo@boi.go.th

