

ความท้าทายนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานไทย

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ในช่วงต้นเดือนตุลาคม 2555 มีข่าวใหญ่ข่าวหนึ่งในแวดวงอุตสาหกรรมอากาศยานของไทย คือ มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 251/2555 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา โดยให้นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ กรรมการประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยานของประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

ความจริงแล้วแนวคิดในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานติดกับท่าอากาศยานนั้น ไม่ใช่เรื่องใหม่ของประเทศไทยแต่อย่างใด โดยในอดีตได้เคยมีแนวคิดที่จะจัดตั้งที่สนามบินน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ตั้งแต่สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ แต่ทำเลที่ตั้งอยู่ห่างไกลเกินไป ทำให้ยากในการหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถมาทำงาน

ต่อมา มีการจัดตั้งโรงซ่อมเครื่องบินของการบินไทยขึ้นที่สนามบินอุตะเถา แต่ประสบผลสำเร็จน้อยมากในการชักจูงบริษัทเอกชนรายอื่นๆ มาจัดตั้งอุตสาหกรรมอากาศยานที่สนามบินแห่งนี้ ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งที่เคยมาจัดตั้งโรงงานซ่อมชิ้นส่วนอากาศยานที่ท่าอากาศยานแห่งนี้ต้องประสบกับการขาดทุน ต้องเลิกกิจการ

เมื่อปี 2549 เมื่อย้ายท่าอากาศยานหลักของไทยจากดอนเมืองไปยังสุวรรณภูมิ ก็เกิดแนวคิดว่าจะพัฒนาอาคารคลังสินค้าทางเดินใต้ของท่าอากาศยานดอนเมืองมาเป็นนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน ให้บริษัทผลิตชิ้นส่วนมาเช่าใช้อาคาร แต่ไม่นานโครงการก็เงียบหายไป อนึ่ง ปัจจุบันโครงการนี้คงไม่สามารถรื้อฟื้นขึ้นมาได้ เนื่องจากจะเริ่มใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองอีกครั้งหนึ่ง

กรณีตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานภายในท่าอากาศยานนั้น สิงคโปร์และมาเลเซียประสบผลสำเร็จค่อนข้างมาก จนปัจจุบันอุตสาหกรรมอากาศยานของทั้ง 2 ประเทศ นำหน้าไทยหลายช่วงตัว กรณีสิงคโปร์ได้นิคมอุตสาหกรรมอากาศยานกระจุกตัวที่นิคมอุตสาหกรรม Loyang ซึ่งตั้งใกล้กับท่าอากาศยานชางเกี แต่ในช่วงที่ผ่านมาประสบปัญหาสำคัญ คือ พื้นที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับกับจำนวนโรงงานที่เพิ่มขึ้นมากได้

เพื่อแก้ไขปัญหาข้างต้น รัฐบาลสิงคโปร์จึงได้ก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานเซเลตาร์หรือ Seletar Aerospace Park (SAP) ขนาดพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ ขึ้นที่สนามบินเซเลตาร์ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ ซึ่งแบ่งเป็น 1,000 ไร่ สำหรับอุตสาหกรรมอากาศยาน และอีก 1,000 ไร่ สำหรับเป็นพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยมีความยาวรันเวย์ 1,836 ม. ซึ่งจะยกระดับเพื่อรองรับเครื่องบินขนาดเล็ก นอกจากนี้ นิคมแห่งนี้ยังเป็นฐานที่ตั้งของสถาบันการศึกษาสำหรับนักบินและช่างเทคนิคในด้านอากาศยาน

ปัจจุบันมีหลายบริษัทที่ได้ก่อตั้งกิจการในนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานเซเลตาร์ เป็นต้นว่า บริษัทโรลสรอยส์ได้ลงทุนมากกว่า 15,000 ล้านบาท ก่อสร้างศูนย์เซเลตาร์แคมปัสเนื้อที่ 154,000 ตร.ม. ประกอบด้วยศูนย์ทดสอบและประกอบเครื่องยนต์ Trent ศูนย์การผลิตใบพัดแบบใบกว้าง ศูนย์การฝึกอบรมในภูมิภาค และศูนย์เทคโนโลยีขั้นสูง ส่วน Eurocopter ได้ก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและวิจัยและพัฒนาด้านเฮลิคอปเตอร์ขนาดพื้นที่ 9,200 ตร.ม. ขณะที่บริษัท Textron ของสหรัฐฯ ซึ่งมีกิจการในเครือคือ เฮลิคอปเตอร์ซีฮอว์กและเครื่องบินเชสน่า ได้ก่อตั้งสำนักงานและศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาด 25,700 ตร.ม. นอกจากนี้ ยัง

มีบริษัทอื่นๆ จำนวนมาก เช่น ST Aerospace, Jet Aviation, Hawker Pacific, Fokker Services ฯลฯ ก่อตั้งภายในนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้

สิงคโปร์ยังให้สิทธิและประโยชน์มากมายเพื่อจูงใจการลงทุน โดยยกเลิการเก็บอากรขาเข้าสินค้าอากาศยานและชิ้นส่วน ล่าสุดเมื่อต้นปี 2552 ยังได้ประกาศมาตรการเพิ่มเติมเกี่ยวกับการลดอัตราภาษีการขายสินค้าและบริการ (GST) เหลืออัตรา 0% สำหรับธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบินและชิ้นส่วน เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมนี้เพิ่มมากขึ้น

กรณีของมาเลเซีย รัฐบาลได้มอบหมายให้บริษัท Malaysia Airports Holdings ก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมในนาม Malaysia International Aerospace Centre (MIAC) ขึ้นที่ท่าอากาศยาน Sultan Abdul Aziz Shah (SAAS) ย่านชูบัง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานเดิมของกรุงกัวลาลัมเปอร์ก่อนจะย้ายไปตั้งที่ท่าอากาศยานแห่งใหม่ โดยนิคมอุตสาหกรรม MIAC ได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อปี 2548 มีกิจการตั้งภายใน เป็นต้นว่า G.E. Engine Services, Eurocopter Malaysia, Honeywell Aerospace Services ฯลฯ

ล่าสุดมาเลเซียยังมีโครงการนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานอีกแห่ง คือ Senai Aviation Park ก่อตั้งขึ้นที่สนามบินนานาชาติ Senai International Airport ในรัฐยะโฮร์ ซึ่งติดกับสิงคโปร์ โดยมีข้อได้เปรียบกว่านิคมอุตสาหกรรมอากาศยานเซเลตาร์ของสิงคโปร์ คือ ค่าเช่าพื้นที่ถูกกว่า ราคาค่าก่อสร้างอาคาร โรงผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสาธารณูปโภคต่ำกว่า ฯลฯ ลดลงมากถึงครึ่งหนึ่ง นอกจากนี้ ท่าอากาศยาน Senai ยังมีจุดเด่น คือ สามารถใช้ประโยชน์ในทุกสภาพอากาศ แตกต่างจากสนามบินเซเลตาร์ ซึ่งหาฝนตกหนัก เครื่องบินไม่สามารถใช้ได้ ต้องไปร่อนลงที่ท่าอากาศยานชางกีแทน ยิ่งไปกว่านั้น รัฐบาลมาเลเซียยังให้สิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 – 10 ปี

สุดท้ายนี้ปัจจัยแห่งความสำเร็จของไทยในอุตสาหกรรมอากาศยานไม่ใช่เพียงแค่เรื่องการก่อสร้างสิ่งที่เป็นรูปธรรม คือ นิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน สิ่งที่สำคัญเท่าเทียมกันหรืออาจจะมากกว่าด้วยซ้ำ คือ การปรับปรุงกฎระเบียบในด้านต่างๆ เพื่อลดความยุ่งยากในการประกอบธุรกิจ เนื่องจากปัจจุบันการทำธุรกิจในสาขานี้ยุ่งยากมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ยังต้องไปแก้ไขกฎหมายที่ปัจจุบันยังจำกัดการลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมอากาศยานอีกด้วย

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ ฉบับวันที่ 22 ตุลาคม 2555