



Academic Focus

มกราคม 2561

สารบัญ

บทนำ	1
ข้อมูลทั่วไปสนามบินอุตะเถา	3
รู้จักเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเจ็จโจว	4
แผนการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและมหานครการบิน	6
อุตสาหกรรมอากาศยาน มีอะไรบ้าง	8
บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา	10
บรรณานุกรม	12

เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

<http://www.parliament.go.th/library>

การพัฒนาสนามบินอุตะเถา

สู่การก้าวเป็นมหานครการบิน

บทนำ

สนามบินอุตะเถา เป็นสนามบินที่รองรับภารกิจด้านการทหารมาช้านาน ปัจจุบันกำลังจะพัฒนาเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 เพื่อลดความแออัดของสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ อีกทั้งรัฐบาลมีแนวนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันออกถือเป็นการต่อยอดการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งนอกจากการกำหนดกฎระเบียบหลักเกณฑ์ให้อัตโนมัติการลงทุนแล้วการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมก็เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องยกระดับสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรม และนักท่องเที่ยว โดยการพัฒนาให้เป็นมหานครอากาศยาน ผลิตชิ้นส่วนและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยของภูมิภาคตามแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเจ็จโจวเป็นต้นแบบ

การพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง เป็นอีกปัจจัยในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน กรอบแนวคิดความเป็นมาในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เกิดขึ้นจากมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 กันยายน 2558 ที่เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ โดย Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558) ส่วนของแนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ปี 2560-2564 เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยการต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา ในครั้งนี้ สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกปร.) มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพผ่านกลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

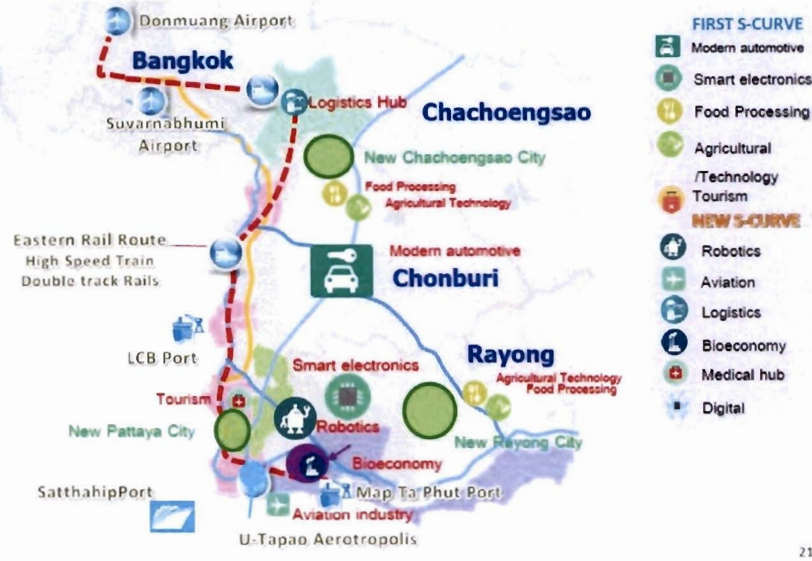


โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และสร้างฐานทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพและประสิทธิภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งนี้ เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการสร้างมอเตอร์เวย์ 3 เส้นทาง รถไฟรางคู่ (ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย) รถไฟความเร็วสูง การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง และอีกหนึ่งในโครงการที่รองรับการพัฒนา ก็คือการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา โดยรัฐบาลตั้งเป้าหมายพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นเมืองแห่งการบินภายในปี 2565

ภาพที่ 1 6 อุตสาหกรรมในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (28 พฤศจิกายน 2558). ดัสดร "70 ธุรกิจยักษ์" ทั่วโลก สิทธิพิเศษรายตัวบูม 10 อุตสาหกรรมอนาคต สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2560 จาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1448629260

Mission EEC



ภาพที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
ที่มา: สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. (2559). โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก. สืบค้น 9 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://www.eeco.or.th/>

ข้อมูลทั่วไปสนามบินอู่ตะเภา

ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) หรือที่เรียกสั้น ๆ ว่า “สนามบินอู่ตะเภา” เป็นสนามบินในพื้นที่กองทัพเรือในเขตรอยต่อระหว่างจังหวัดระยองและชลบุรี เดิมถูกใช้เป็นสนามบินของกองทัพและอู่ซ่อมอากาศยานของการบินไทย เนื่องจากทำเลที่ไม่ไกลจากสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินอู่ตะเภาจึงถูกพัฒนาใหม่ขึ้นเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ในเขตไม่ไกลกรุงเทพฯ เพื่อลดความแออัดของสนามบินหลักสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางมาพัทยาและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออก (ท่าอากาศยานนานาชาติ อู่ตะเภา ระยอง-พัทยา, 2560)

ขนาดและที่ตั้งของสนามบินอู่ตะเภา

ปัจจุบันสนามบินอู่ตะเภาได้รับการขยายและเพิ่มอาคารผู้โดยสารใหม่ ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 3 ล้านคนต่อปี สนามบินอู่ตะเภามีทางเข้าอยู่ติดกับถนนสุขุมวิท ตำบลพลตา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ตำแหน่งละติจูดที่ 12.679900 และลองจิจูดที่ 101.004997 ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร

อาคารผู้โดยสารสนามบินอู่ตะเภา

ปี พ.ศ. 2560 สนามบินอู่ตะเภาได้มีการเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารใหม่ โดยแบ่งเป็น

- อาคารผู้โดยสาร 1 มีพื้นที่ใช้สอย 2,610 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเร่งด่วนได้ 400 คน/ชั่วโมง

- อาคารผู้โดยสาร 2 มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเร่งด่วนได้ 1,200 คน/ชั่วโมง

ทั้งนี้การพัฒนาสนามบินอุตะเภายังมิได้เสร็จสิ้น แต่โครงการจะดำเนินการไปจนถึงปี พ.ศ. 2563 ในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างและพัฒนาสนามบินไปแล้วกว่าครึ่งของโครงการ โดยแผนการพัฒนาสนามบินอุตะเภามีข้อมูลโดยสรุปดังนี้

- เฟสที่ 1 พัฒนาให้รองรับผู้โดยสารจากเดิม 8 แสนคนต่อปี เป็น 5 ล้านคนต่อปี
- เฟสที่ 2 พัฒนาให้รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนต่อปี
- เฟสที่ 3 ก่อสร้างลู่วิ่งเครื่องบินที่ 2 ระยะทางไม่ต่ำกว่า 2.7 พันเมตร

นอกเหนือไปจากการพัฒนาสนามบินอุตะเภาให้มีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) ให้กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีเป้าหมายภายในระยะเวลา 5 ปี คือ ปี 2565 รัฐบาลจะดำเนินการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบิน เป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและธุรกิจ ด้วยการพัฒนาพื้นที่รอบสนามบินอุตะเภาเป็นเมืองแห่งการบิน เพื่อสร้างรายได้ให้กับธุรกิจการบินของไทยอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุนจากต่างชาติ โดยแนวคิดด้านการพัฒนาเป็นมหานครด้านการบิน มีรูปแบบการพัฒนาสนามบินเชิงใจ สาระณัฐประชาชนจีนมาเป็นต้นแบบของการพัฒนา จึงเป็นความท้าทายว่ารูปแบบการบริหารจัดการเมืองโดยรอบของสนามบินอุตะเภา นอกจากการสร้างมหานครการบินแล้วยังมีการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพื่อการดึงดูดนักลงทุน ทำให้พื้นที่โดยรอบเกิดการพัฒนาร้างงานสร้างรายได้ ซึ่งเมืองเชิงใจนอกจากจะเป็นเมืองเอกแล้ว ยังมีความสำคัญมากในด้านการบินจึงถูกนำมาเป็นแนวคิดต้นแบบในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ และมหานครการบินของไทย

รู้จักเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเชิงใจ

แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของมณฑลเหอหนาน ซึ่งมีนครเชิงใจเป็นเมืองเอกของมณฑลเหอหนาน มีพื้นที่ทั้งหมด 7,446.2 ตารางกิโลเมตร เขตเมืองมีพื้นที่ 1,013.3 ตารางกิโลเมตร เขตใจกลางเมืองมีพื้นที่ 147.7 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองอุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมการทำโลหะผสม อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ก่อสร้าง (สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2560)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจสำคัญที่เป็นต้นแบบแนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก หนึ่งในนั้นคือเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเชิงใจ (Zhengzhou Economic & Technology Development Zone) เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติ มีพื้นที่ทั้งหมด 12.49 ตารางกิโลเมตร มีระยะห่างจากสนามบินนานาชาติซินเจิ้ง 22 กิโลเมตร ระยะห่างจากสถานีรถไฟหลงไห่ 3 กิโลเมตร ระยะห่างจากสถานีรถไฟเชิงใจ สายตะวันออก 1.5 กิโลเมตร ระยะห่างจากสถานีศูนย์กลางการขนส่งสินค้า 2.5 กิโลเมตร และระยะห่างจากใจกลางเมือง 7 กิโลเมตร ปัจจุบัน มีการลงทุนจากต่างชาติ ได้แก่ LG จากประเทศเกาหลีใต้ Phillips จากประเทศเนเธอร์แลนด์ Nissan จากประเทศญี่ปุ่น MAN Nutzfahrzeuge AG จากประเทศเยอรมัน เป็นต้น และมีการลงทุนจากบริษัท TOP 500 ในโลกทั้งหมด 36 บริษัท เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจที่เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และการสื่อสาร อุตสาหกรรมยาชีวภาพ อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยียาจีน ธุรกิจโลจิสติกส์สมัยใหม่ และอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ อาทิ ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอุปกรณ์ไฟฟ้า

เมืองเจิ้งโจว นอกจากจะเป็นเมืองเอกแล้ว ยังมีความสำคัญมากในด้านการบิน เพราะเพิ่งได้รับบทบาทเป็นศูนย์กลางการบิน มี 5 รันเวย์รองรับเครื่องบินขนส่งผู้โดยสาร 4 รันเวย์และขนส่งสินค้า 1 รันเวย์ และหากเขตพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) ของไทยกับมณฑลเหอหนานขยายความร่วมมือกันได้ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ One Belt, One Road ของจีน ทั้งทางอากาศและระบบรางเชื่อมกับตอนใต้ของจีน ขณะที่ทางเหนือไปถึงยุโรปก็จะเพิ่มศักยภาพของไทยในการขยายความเจริญก้าวหน้าที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย

จะเห็นได้ว่ามณฑลเหอหนานเป็นมณฑลใหญ่ มีประชากรกว่า 100 ล้านคน ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจ “จงหยวน” ที่รัฐบาลจีนกำลังผลักดันให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร, อาหาร, วัสดุดิบ, อุตสาหกรรมไฮเทคและศูนย์กลางการขนส่งหรือ logistics hub ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของไทยแล้วยังสามารถเชื่อมโยงท่าอากาศยานเจิ้งโจวกับท่าอากาศยานอุ่ตะเถาได้อย่างเป็นรูปธรรมด้วย อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อไทยและจีนที่จะเพิ่มความร่วมมือกันมากขึ้น

สนามบินเจิ้งโจว ต้นแบบมหานครการบิน

ข้อมูลทั่วไป

ท่าอากาศยานนานาชาติเจิ้งโจวซินเจิ้ง เป็นท่าอากาศยานหลักของเมืองเจิ้งโจว มณฑลเหอหนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ท่าอากาศยานนานาชาติเจิ้งโจวซินเจิ้ง อยู่ห่างจากตัวเมืองเจิ้งโจวไปทางตะวันออกเฉียงใต้ 37 กิโลเมตร ท่าอากาศยานแห่งนี้เปิดใช้เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม ค.ศ.1997 ถือเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ 21 ของประเทศจีน เพื่อใช้งานแทนท่าอากาศยานตงเจียว ที่ตั้งอยู่ใกล้กับใจกลางเมืองเจิ้งโจว ท่าอากาศยานแห่งนี้มีเที่ยวบินที่ให้บริการทั้งในประเทศและภูมิภาคจากท่าอากาศยานใหญ่ๆ ในประเทศจีน และยังมีเที่ยวบินขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ ตลอดจนเที่ยวบินเช่าเหมาลำมายังประเทศไทยในช่วงฤดูท่องเที่ยวอีกด้วย สนามบินเจิ้งโจวมี 5 รันเวย์ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 70 ล้านคน สามารถขนส่งสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี ซึ่งผู้ว่าการมณฑลเหอหนานพร้อมสนับสนุนนักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนในไทยผ่านกองทุนซิลค์โรด มูลค่า 3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ (ประชาชาติธุรกิจ, 2560)

แนวคิดการตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน หรือ มหานครการบิน

แนวคิดการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน หรือ มหานครการบิน มิใช่เป็นโครงการใหม่สำหรับประเทศไทยเพราะที่ผ่านมาในอดีตรัฐบาลยุคพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี มีแนวคิดที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน ณ สนามบินน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น แต่ด้วยทำเลที่ตั้งที่อยู่ห่างไกลโครงการดังกล่าวจึงเงียบหายไปเป็นที่สุด หลังจากนั้นก็มีโครงการตั้งโรงซ่อมเครื่องบินของบริษัทการบินไทยที่สนามบินอุ่ตะเถาแต่ไม่ค่อยประสบความสำเร็จในด้านการประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้บริษัทเอกชนมาจัดตั้งอุตสาหกรรมอากาศยานที่สนามบินอุ่ตะเถาและบริษัทต่างชาติที่มาตั้งโรงงานซ่อมชิ้นส่วนอากาศยานประสบกับภาวะขาดทุนและเลิกกิจการไปในที่สุด (ยุทธนา คณาสวัสดิ์, 2555) ในปี 2549 การย้ายท่าอากาศยานหลักจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีแนวคิดที่จะใช้พื้นที่อาคารคลังสินค้าท่าอากาศยานดอนเมือง มาพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและเปิดให้บริษัทผลิตชิ้นส่วนมาเช่าพื้นที่ แต่โครงการก็เงียบหายอีกเช่นกันพร้อมกับการเปิดใช้งานท่าอากาศยานดอนเมืองอีกครั้ง

ในช่วงปี 2555 มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 251/2555 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา โดยให้คณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน และศูนย์ซ่อมอากาศยานของประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2555) และโครงการดังกล่าวก็ไม่ได้ความคืบหน้าแต่ประการใด

การพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบิน ให้กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยมีนายจอห์น ดี คาซาร์ดา (John D. kasarda) ผู้อำนวยการศูนย์การศึกษาด้านการบินพาณิชย์แห่งมหาวิทยาลัยนอร์ท แคโรไลนา ประเทศสหรัฐอเมริกาและเป็นผู้นำในการพัฒนาแนวคิดเมืองการบินมาร่วมด้วย รัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินสู่การเป็นมหานครแห่งการบิน เป็นเมืองใหม่ที่มีท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาเป็นศูนย์กลาง ทั้งนี้ เพื่อขนานรับนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC โดยมีแผนที่จะพัฒนาศักยภาพการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ประกอบด้วยเป้าหมายในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเป็น 15 ล้านคน ระยะเวลา 5 ปี ถือเป็นระยะแรกจะพัฒนาเป็นแอร์พอร์ต ซิตี้ มีอาคารผู้โดยสาร 3 แห่ง และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น อุตสาหกรรมการซ่อมอากาศยาน ซึ่งอยู่ระหว่างหารือร่วมกับแอร์บัสและโบอิงให้เข้ามาร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าว และที่สำคัญจะต้องเกิดโครงการรถไฟความเร็วสูงเข้ามาเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สนามบินอยู่ตะเภารับนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และตั้งเป้าปริมาณผู้โดยสาร ในช่วงปี 2565 จำนวน 30 ล้านคน ระยะเวลา 10 ปี ในช่วงปี 2570 และจำนวน 60 ล้านคน ในระยะเวลา 15 ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2585

สำหรับกายภาพของท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภา นั้น ถือว่าเป็นตำแหน่งที่ดีในการพัฒนาเนื่องจากสามารถขนส่งรูปแบบการเชื่อมโยงได้ครบทั้งทางการบิน ทางถนน ทางรางและทางน้ำ โดยเฉพาะเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญ หากดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือ ไฮสปีด ส่วนทางน้ำก็มีโอกาสเชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือจุกเสม็ดได้ และจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้สนามบินอยู่ตะเภามากถึงปีละ 15 – 20 ล้านคน จึงควรขยายให้เป็นมหานครการบิน เช่นเดียวกับสนามบินฮ่องกง สนามบินสิงคโปร์ และสนามบินเจ็โจว ที่เป็นมหานครการบินแล้ว ซึ่งสนามบินลักษณะนี้ถือว่ามีอยู่ไม่กี่แห่งที่จะมีองค์ประกอบทางกายภาพครบสมบูรณ์

แผนการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาและมหานครการบิน

ระยะแรก (ระยะ 5 ปี)

มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเป็น 15 ล้านคน ในระยะ 5 ปี ซึ่งเฟสแรกจะพัฒนาเป็นแอร์พอร์ต ซิตี้ มีอาคารผู้โดยสาร 3 แห่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น อุตสาหกรรมการซ่อมอากาศยาน ซึ่งกำลังหารือร่วมกับแอร์บัส และโบอิง ให้เข้ามาร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าว และที่สำคัญจะต้องเกิดโครงการรถไฟความเร็วสูงเข้ามาเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มศักยภาพให้สนามบินอยู่ตะเภาเพื่อรับนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ระยะสอง

ส่วนเฟสที่สอง รัฐบาลมีเป้าหมายพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้ใหญ่ขึ้นเป็นมหานครการบินในปี 2570 หรือภายใน 10 ปีข้างหน้า และจะเพิ่มจำนวนเป็น 30 ล้านคนในระยะเวลา 10 ปี และ 60 ล้านคนในระยะเวลา 15 ปี หรือภายในปี 2575 โดยจะยกระดับสนามบินอุตะเถาให้ใช้ประโยชน์ได้ทั้งทางคมนาคมโลจิสติกส์ เป็นมหานครการบิน ผนวกเข้ากับการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจ ซึ่งรัฐบาลเชิญ นายจอห์น ดี คาสาร์ด (John D. Kasarda) ผู้อำนวยการศูนย์การศึกษาด้านการบินพาณิชย์แห่งมหาวิทยาลัย นอร์ท แคโรไลนา ประเทศสหรัฐอเมริกาและเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาแนวคิดเมืองการบิน มาร่วมพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นมหานครการบิน ซึ่งนายจอห์น ดี คาสาร์ด เป็นผู้พัฒนาสนามบินเจ็จโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน จนประสบผลสำเร็จและดึงดูดการลงทุนจากนานาชาติมาตั้งโรงงานผลิตสินค้าต่าง ๆ ในพื้นที่โดยรอบสนามบินเจ็จโจว ซึ่งประเทศไทยมีเป้าหมายเช่นเดียวกันที่จะใช้สนามบินเจ็จโจวเป็นต้นแบบในการพัฒนาสนามบินอุตะเถา เพื่อดึงนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้มาลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ รอบสนามบิน ซึ่งจะเกิดการจ้างงานตามมาอีกเป็นจำนวนมาก (สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, 2559)

อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) มีจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศที่มากขึ้น สนามบินอุตะเถาจะได้รับการยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติ การพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานและฝีกอบรม เมื่อผสานกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย

มหานครการบิน หรือ แอร์โพลิส (Aeropolis)

พื้นที่ท่าอากาศยานอุตะเถาเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ภายใต้ชื่อมหานครการบินครบวงจร หรือ แอร์โพลิส (Aeropolis) กำหนดแผนการพัฒนาออกเป็น 15 ปี รวม 3 ระยะ

ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปี 2559–2561 เป็นขั้นตอนการก่อสร้างโรงซ่อม 2 โรงซ่อม โดยจะเปิดให้บริการนำร่องกับสายการบินต้นทุนต่ำก่อน มีเป้าหมายคือการดึงส่วนแบ่งการตลาดให้ได้ร้อยละ 40 ของตลาดรวมในอาเซียน

ระยะที่ 2 ตั้งแต่ปี 2564– 2566 จะก่อสร้างเพิ่มอีก 2 โรงซ่อม

ระยะที่ 3 ตั้งแต่ปี 2569–2571 จะทำการก่อสร้างเพิ่มอีก 2 โรงซ่อม โดยมีเป้าหมายคือการดึงส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มเป็นร้อยละ 60 ของตลาดรวมในอาเซียน

ทั้งนี้โครงการดังกล่าวคาดว่าจะใช้เงินที่ใช้ลงทุนทั้งหมดประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาท และคาดว่าจะสามารถสร้างรายได้กว่า 2.4 แสนล้านบาท ภายในระยะเวลา 30 ปี ขณะเดียวกันจะเดินทางในส่วนของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนควบคู่ไปด้วย ผลการศึกษาระบุว่ายังมีส่วนแบ่งกำไรอยู่ร้อยละ 9.5 ของตลาดอาเซียน ส่วนอุตสาหกรรมบริการซ่อมบำรุงอากาศยานมีกำไรอยู่ประมาณร้อยละ 17 ซึ่งจะทำให้มีกำไรได้ตามเป้าหมาย ทั้งยังสามารถช่วยป้องกันเงินรั่วไหลออกนอกประเทศได้มากกว่า 6.5 พันล้านบาท

โดยแผนพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมอากาศยานกำหนดให้เป็นลักษณะเขตการค้าเสรี เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมและการค้าเชื่อมโยงกับสนามบิน ประกอบด้วยกลุ่มธุรกิจขนส่งทางอากาศทั้งลักษณะคาร์โก้ สินค้าทางไปรษณีย์ และคลังสินค้าเทคโนโลยีขั้นสูง กลุ่มธุรกิจซ่อมเครื่องบินเพิ่มเติมจากศูนย์ซ่อมของการบินไทย ในปัจจุบันและกลุ่มศูนย์ฝีกอบรมบุคลากรอากาศยานและธุรกิจการบิน (กรุงเทพธุรกิจ, 2560)

ขณะเดียวกัน ยังเห็นขอบแผนพัฒนาเพิ่มเติมอีก 3 กลุ่มธุรกิจ คือ กลุ่มธุรกิจท่าเรือพาณิชย์สัตว์หีบ ศูนย์การแพทย์เฉพาะด้านและอุตสาหกรรมเทคโนโลยีป้องกันประเทศ ซึ่งทั้งหมดนี้จะผลักดันให้เมืองการบินภาคตะวันออกกลายเป็น "มหานครการบิน" โดยเร็วที่สุด

นอกจากนี้ จะเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน (Public Private Partnership : PPP) เนื่องจากผลการศึกษามีผลระบุว่า การลงทุนดังกล่าวมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 22 และมีผลตอบแทนทางการเงินเฉลี่ย 30 ปี อยู่ที่ร้อยละ 6.3 จึงมั่นใจว่าจะสามารถดึงดูดเอกชนเข้ามาลงทุนได้ และเมื่อพัฒนาโครงการจนครบทั้ง 3 ระยะแล้ว จะมีการพิจารณาหาพื้นที่อื่นที่มีความเหมาะสมเพื่อขยายการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินต่อไป

อุตสาหกรรมอากาศยาน มีอะไรบ้าง

การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยาน โดยตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางหรือฮับ (Hub) ด้านอุตสาหกรรมอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พ.ศ.2560-2564 เพื่อขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul : MRO) ที่ทันสมัยที่สุดในเอเชียแปซิฟิก เพียบพร้อมด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานระดับสากล รวมทั้งส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งปัจจุบันฐานการซ่อมบำรุงอากาศยานตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ สำหรับประเทศไทยนอกจากความได้เปรียบของลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินแล้วนั้น ยังมีความได้เปรียบในด้านอื่น ๆ คือ

1. อุตสาหกรรมสนับสนุน
2. ค่าแรงต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมนี้ เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย
3. ค่าใช้จ่ายในการให้บริการด้านการบิน (Landing/Take off/Parking) ต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์
4. สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนจากบีโอไอช่วยให้แข่งขันได้
5. ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพ อยู่ใจกลาง AEC
6. การสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งในแง่ของการผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยาน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2559)

ในส่วนของการพัฒนาด้านการบินและโครงสร้างพื้นฐานได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ระหว่างกองทัพเรือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสถาบันการบินพลเรือน รวมทั้งสิ้น 3 ฉบับ โดยสาระสำคัญของความตกลงทั้ง 3 ฉบับประกอบด้วย 1) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ระยะที่ 1 ระหว่างกองทัพเรือ และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 2) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 ระหว่างกองทัพเรือ และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 3) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ ระหว่างกองทัพเรือและสถาบันการบินพลเรือน โดยขอบเขตของความร่วมมือครอบคลุมถึงการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการบินและโลจิสติกส์ของไทย การวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งการประสานความร่วมมือกับสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีศักยภาพทั้งในประเทศและต่างประเทศ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2560)

นอกจากนี้ ยังมีการสนับสนุนด้านการลงทุนจากภาครัฐในนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ โดย Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ตัวอย่างเช่น 1) ยานยนต์และชิ้นส่วน 2) เครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ 3) ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4) ดิจิทัล 5) อากาศยาน 6) Food Innopolis 7) Medical Hub ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 7/2559 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมบัญชีประเภทกิจการตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ ได้กำหนดประเภทกิจการและเงื่อนไข ประเภทกิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานหรืออุปกรณ์เกี่ยวกับอวกาศ มีหลายประเภทกิจการเพื่อเข้ารับการสนับสนุนการลงทุนจากภาครัฐ (ราชกิจจานุเบกษา, 2559, น.38-39) ที่จะดึงดูดการลงทุนมาสู่พื้นที่ดังกล่าว

หนึ่งในเป้าหมายที่ปรากฏในนโยบายส่งเสริมการลงทุนรูปแบบคลัสเตอร์ โดยเป็นกลุ่ม Super Cluster คือ คลัสเตอร์อากาศยาน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2559) อันประกอบด้วยชิ้นส่วนเป้าหมาย คือ

การผลิตหรือซ่อม	<ul style="list-style-type: none"> - ชิ้นส่วนลำตัวอากาศยาน - ชิ้นส่วนสำคัญ เช่น เครื่องยนต์และใบพัด - บริภัณฑ์ เช่น Flight recorder, Radar - อุปกรณ์สื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์ - ซอฟต์แวร์
อุปกรณ์และระบบปฏิบัติการเกี่ยวกับอวกาศ	<ul style="list-style-type: none"> - ชิ้นส่วนยานอวกาศ ดาวเทียม ระบบขับเคลื่อน - จรวดนำส่ง อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์สื่อสาร เครื่องมือค้นหา/ตรวจวัด และนำทาง - ระบบค้นหา ระบบสถานีภาคพื้น ระบบตรวจวัด ระบบประเมินผล และระบบนำทางในอวกาศ
การฝึกอบรมทางเทคนิค (Training Center for pilot and technician)	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมอากาศยาน.

สืบค้น 14 พฤศจิกายน 2560 จาก https://www.sciencepark.or.th/documents/news/autopart_2016

เป้าหมายที่คาดหวัง คือ ไทยจะต้องเป็นศูนย์กลางด้านการฝึกอบรม การผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน แม้จะริเริ่มดำเนินการล่าช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้านเช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย แต่หากมีการปรับปรุงจุดที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน การสนับสนุนจากภาครัฐต่อผู้ประกอบการอันเป็นส่วนประกอบอื่น ๆ ในการสร้างนิคมอุตสาหกรรมให้มีความสะดวก ทันสมัย ปลอดภัย ก็จะเป็นการเพิ่มความสนใจต่อนักลงทุนไม่น้อย ดังนั้นประเทศไทยต้องใช้ความได้เปรียบในหลายประการที่มากกว่าประเทศคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ประเทศไทยมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้ประเทศที่มีการผลิตอะไหล่อากาศยานที่สำคัญคือ สิงคโปร์ และจีน เกิดความสะดวกต่อการขนส่งและนำเข้าอะไหล่อากาศยาน (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2558) การมีพื้นที่และอัตราค่าแรงที่ไม่สูง ให้เกิดความแข็งแกร่งที่มากขึ้น ในขณะที่เดียวกัน ส่วนของจุดอ่อนก็เป็นสิ่งที่ต้องแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นความล่าช้าในด้านระเบียบการดำเนินการของภาครัฐ การปรับแก้กฎหมายเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน การถือครองทรัพย์สิน อีกทั้งการเร่งสร้างเสถียรภาพทางการเมืองให้เกิด

ความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนในธุรกิจ หากมีการศึกษาปัจจัยของบริษัทยักษ์ใหญ่ เช่น โรลส์-รอยซ์ ตัดสินใจเลือกที่ตั้งโครงการมหานครอากาศยานที่เซเลตาร์ แอโรสเปซ พาร์ค จะพบว่าปัจจัยที่ส่งเสริมให้โรลส์-รอยซ์ ตัดสินใจเลือกสิงคโปร์เป็นศูนย์ปฏิบัติการแห่งใหม่เพราะมีที่ตั้งใกล้กับลูกค้ารายสำคัญของโรลส์-รอยซ์ อีกทั้งสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีทักษะและกำลังการผลิตอยู่ในระดับสูงพร้อมรับการแข่งขัน และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของสิงคโปร์ โดยคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจสิงคโปร์ รวมถึงสิทธิประโยชน์มากมายเพื่อจูงใจ เช่น มาตรการยกเว้นอากรขาเข้าสินค้าอากาศยานและชิ้นส่วนการลดอัตราภาษีการขายสินค้า บริการสำหรับธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบินและชิ้นส่วน (ยุทธนา คณาสวัสดิ์, 2555) ทำให้บริษัท ชำนาญด้านอุตสาหกรรมการบินเลือกที่จะตัดสินใจลงทุนได้ไม่ยากนัก ดังนั้น ไม่เพียงแต่การผลิตชิ้นส่วนอากาศยานระดับโลก แต่โรลส์-รอยซ์ ได้นำเทคโนโลยีการผลิตอันล้ำสมัยมาถ่ายทอดแก่เจ้าหน้าที่และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะเป็นการส่งเสริมและต่อยอดทักษะทางวิศวกรรมขั้นสูงสู่ประเทศสิงคโปร์ด้วย

สำหรับอีกประเทศที่มีความก้าวหน้าในด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน คือ มาเลเซีย ที่ก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินในชื่อ Malaysia International Aerospace Centre (MIAC) ที่ท่าอากาศยาน Sultan Abdul Aziz Shah (SAAS) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานเดิมของกรุงกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมการบินแห่งนี้เปิดดำเนินการตั้งแต่ปี 2548 บริษัทที่มาลงทุน คือ G.E. Engine Services, Eurocopter Malaysia, Honeywell Aerospace Services ฯลฯ และภายหลังมีการพัฒนาโครงการนิคมอุตสาหกรรมการบินอีกหนึ่งแห่ง คือ Aviation Park ณ สนามบินนานาชาติ Senai International Airport รัฐยะโฮร์

ซึ่งหากจะเปรียบเทียบในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ระหว่างมหานครอากาศยานที่เซเลตาร์ แอโรสเปซ พาร์ค ประเทศสิงคโปร์ กับนิคมอุตสาหกรรมการบิน Aviation Park ณ สนามบินนานาชาติ Senai International Airport ที่ Senai จะได้เปรียบเรื่องค่าเช่าพื้นที่ที่ราคาถูกกว่า ราคาค่าก่อสร้างอาคารค่าสาธารณูปโภคที่ถูกกว่า ไม่มีเรื่องสภาพอากาศเป็นอุปสรรค เนื่องจากที่เซเลตาร์นั้น ถ้าฝนตกหนักเครื่องบินจะไม่สามารถลงจอดได้ ต้องเปลี่ยนไปลงจอดที่ท่าอากาศยานชางกีแทน จากการศึกษาการดำเนินการนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศไทยจะต้องนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการดำเนินโครงการมหานครอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยการลดจุดด้อย เสริมจุดเด่นให้เป็นที่สนใจของบริษัทยักษ์ใหญ่

บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

กล่าวได้ว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในปัจจัยหลักหลายประการ การสนับสนุนและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นมหานครอากาศยานไม่ใช่จะไกลเกินเอื้อม สิ่งที่จะต้องดำเนินการคู่ขนานกันเพื่อการรองรับนิคมอุตสาหกรรมการบิน ผู้ศึกษามีความเห็นนำเสนอ ดังนี้ คือ

1. ทรัพยากรมนุษย์ เป็นกำลังแรงงานหลักสำคัญที่จะต้องพัฒนาให้มีคุณภาพตามมาตรฐานขององค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) ซึ่งการผลิตบุคลากรในด้านดังกล่าวมีข้อจำกัด ที่สถาบันการศึกษาที่เปิดสอนหลักสูตรดังกล่าวจะไม่สามารถรับผู้สนใจศึกษาได้เกินจากอัตราส่วนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการควบคุมคุณภาพของผู้ที่จบหลักสูตร นอกจากนั้นหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกผู้เข้าศึกษาด้านการบิน จะกำหนดคุณสมบัติที่สูงและต้องมีทักษะการใช้ภาษาอังกฤษที่ดีในระดับสื่อสารเพราะในแวดวงการบินจะใช้ภาษาอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ ตัวอย่างการเรียนการสอนในหลักสูตรซ่อมบำรุงอากาศยานที่สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดและแสดงให้เห็นถึงปัญหาวิกฤตด้านบุคลากร

ด้านการบินได้ดี คือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ ซึ่งเป็นสถาบันที่เปิดหลักสูตรการเรียนการสอน หลักสูตรซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับรองมาตรฐานจาก EASA ที่เปิดสอนในแต่ละครั้งจะรับนักศึกษาได้ไม่เกิน 25 คน แม้ว่าสถาบันจะใช้วิธีเพิ่มจำนวนครั้งการเปิดหลักสูตรการสอนเพื่อให้สามารถรับนักศึกษาได้มากขึ้น แต่อาจารย์ผู้สอนมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถทำการสอนได้ตลอดทั้งปี เพราะจะต้องเก็บชั่วโมงการซ่อมบำรุง (Maintenance Repair Overhaul: MRO) โดยอาจารย์ที่สามารถทำการสอนได้ต้องผ่านการฝึกอบรมจนได้รับการรับรองจาก EASA ก่อน และจะมีการประเมินผู้สอนจากตัวแทน EASA ทุก ๆ 6 เดือน นอกเหนือไปจากข้อกำหนดที่กล่าวถึงข้างต้น อุปกรณ์ เครื่องมือและสถานที่สำหรับทำการเรียนการสอน ก็ต้องเป็นไปตามมาตรฐานเช่นกัน ซึ่งการจะเปิดสอนได้ต้องมีความพร้อมในด้านดังกล่าวเป็นพื้นฐาน เช่น หลักสูตรการบินจะต้องมีเครื่องบิน และสถานที่สำหรับฝึกบิน หรือในหลักสูตรซ่อมบำรุงอากาศยานจะต้องมีโรงซ่อมและเครื่องบินสำหรับฝึกปฏิบัติ หรือในหลักสูตรการควบคุมการเดินอากาศที่ต้องมีห้องจำลองห้องบังคับการบิน ซึ่งการลงทุนในด้านดังกล่าวต้องใช้งบประมาณมากพอสมควร

2. สนามบินอยู่ตะเภาอยู่ภายใต้ความดูแลของกองทัพเรือ และยังใช้สนามบินในกิจการทางทหารอยู่ ส่งผลให้งบประมาณในการพัฒนาไม่สามารถดำเนินการได้เต็มที่ และติดขัดต่อการเติบโตตามเป้าหมายที่วางไว้

3. การผลิตบุคลากรเพื่อรองรับอนาคตเมื่อมหานครอากาศยานเกิดขึ้น จะต้องมีการผลิตบุคลากรด้านต่าง ๆ เพียงพอต่อภาคการผลิต ปัจจุบันมีเพียงสถาบันอุดมศึกษาไม่กี่แห่งที่เปิดคณะที่ศึกษาด้านการบิน ซึ่งการผลิตบุคลากรสายอาชีพระดับช่างฝีมือมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไป ข้อมูลปัจจุบันมีสถาบันที่เปิดสอนหลักสูตรซ่อมบำรุงอากาศยานและวิศวกรรมการบินอยู่จำนวน 7 แห่ง สามารถผลิตบุคลากรได้ประมาณ 300-400 คนต่อปี ในขณะที่ความต้องการของตลาดดังกล่าวต้องการมากกว่า 400 คนต่อปี โดยในประเทศไทยมีจำนวนช่างซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ราว 8,000-9,000 คน

4. อุตสาหกรรมด้านอากาศยานมีคุณสมบัติที่สำคัญของบุคลากรทางสายงานด้านนี้ นอกเหนือจากใบปริญญาบัตรนั้นคือการมีใบอนุญาต ใบรับรองซึ่งจะนำไปใช้พิจารณาพร้อมกับประสบการณ์ ที่ผ่านมาประเทศไทยเสียโอกาสจากบริษัทที่สนใจการลงทุนเปิดศูนย์การซ่อมอากาศยานเพียงเพราะบุคลากร ซึ่งบริษัทยักษ์ใหญ่เคยมีนโยบายที่จะทำสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานในภูมิภาค แต่ด้วยเงื่อนไขมีการกำหนดอัตราส่วนของช่างที่ทำหน้าที่ต่าง ๆ ในการซ่อมบำรุง ต้องได้รับใบอนุญาต และในขณะนั้นจำนวนช่างของฝ่ายไทยมีใบอนุญาต ใบรับรองน้อยมาก ทำให้บริษัทดังกล่าวจึงย้ายไปตั้งในประเทศที่มีความพร้อมด้านบุคลากรมากกว่า

5. การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นโดยเร่งด่วน

จัดทำโดย

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2071, 0 2244 2065

โทรสาร 0 2244 2058

บรรณานุกรม

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City). (2559).

สืบค้น 9 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://igetweb.s3-ap-southeast-1.amazonaws.com/214/filemanager/b1b2b01e7af3aa8fce7789e0230861b2.pdf>

ดีลตรง "70 ธุรกิจยักษ์" ทั่วโลก สิทธิพิเศษรายตัวบูม 10 อุตสาหกรรมอนาคต. (28 พฤศจิกายน 2558).

ประชาชาติธุรกิจ. สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2560 จาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1448629260

ท่าอากาศยานนานาชาติ อู่ตะเภา ระยอง-พัทยา. (2560). สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://www.utapao.com/>

ไทยมีศักยภาพสู่การเป็นฐานการซ่อมบำรุงแบบครบวงจรสำหรับอากาศยานลำตัวแคบของสายการบินต้นทุนต่ำในอาเซียน. (6 พฤศจิกายน 2558). สืบค้นจาก ฐานข้อมูลศูนย์วิจัยกสิกรไทย

นายกฯ ประชุมคณะกรรมการ EEC นัดแรก พร้อมเป็นประธานสักขีพยานลงนาม MOU 3 ฉบับ. (5 เม.ย. 2560). **ประชาชาติธุรกิจ.** สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2560 จาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1491385005

“ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 7/2559 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมบัญชีประเภทกิจการตามนโยบายส่งเสริมการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (6 มิถุนายน 2559). **ราชกิจจานุเบกษา,** เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง., น. 38-39.

ยุทธนา คณาสวัสดิ์. (22 ตุลาคม 2555). **ความท้าทายนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานไทย.** สืบค้น 20 พฤศจิกายน 2560 จาก http://www.boi.go.th/upload/content/aircraft_th_korat_today_1012_36323.pdf

สมคิด จีบเงินลงนามอีอีซี เตรียมนำทัพนักธุรกิจบุกแดนมังกร มิ.ย.นี้. (26 มี.ค. 2560). **ประชาชาติธุรกิจ.** สืบค้น 9 พฤศจิกายน 2560 จาก http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1490533085

สมคิด เดินหน้าผุด "มหานครการบิน". (16 มีนาคม 2560). **กรุงเทพธุรกิจ.** สืบค้น 13 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/744942>

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, ศูนย์วิจัยยุทธศาสตร์ไทยจีน. (2560). **แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ของจีน ในเขตลพบุรี.** สืบค้น 10 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://www.vijaichina.com/articles/630>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). **การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมอากาศยาน.** สืบค้น 14 พฤศจิกายน 2560 จาก https://www.sciencepark.or.th/documents/news/autopart_2016

สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. (2559). โครงการพัฒนาศูนย์บิน
 อยู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก. สืบค้น 9 พฤศจิกายน 2560 จาก <http://www.eeco.or.th/>

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2555). มติคณะรัฐมนตรี คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 251/2555
 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน
 ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา. สืบค้น 20 พฤศจิกายน 2560 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99305870&key_word=แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน&owner_dep=&meet_date_dd=&meet_date_mm=&meet_date_yyyy=&doc_id1=&doc_id2=&meet_date_dd2=&meet_date_mm2=&meet_date_yyyy2=

----- (2558). มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์.
 สืบค้น 10 พฤศจิกายน 2560 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99315819&key_word=รูปแบบคลัสเตอร์&owner_dep=&meet_date_dd=&meet_date_mm=&meet_date_yyyy=&doc_id1=&doc_id2=&meet_date_dd2=&meet_date_mm2=&meet_date_yyyy2=

อุตสาหกรรมการบิน (ไทย) ตอนที่ 3: กว่าจะได้เป็นนักบิน ต้นทุนหลักสูตรสูง ค่าเรียนแพงไม่ต่ำกว่า 2 ล้าน/คน.
 (21 เมษายน 2559). สืบค้น 22 พฤศจิกายน 2560 จาก <https://thaipublica.org/2016/04/aircraft-industry-3/>