



MRO อู่ตะเภาเฟสแรก ดันตลาดซ่อมเครื่องบินไทยโตเกือบเท่าตัว... ไทยควรเน้นเครื่องบินลำตัวกว้างฉีกตลาดจากคู่แข่งสำคัญในอาเซียน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3069

วันที่ 7 มกราคม 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- ปริมาณเครื่องบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต ทำให้ความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะสำหรับเครื่องบินลำตัวแคบ ทำให้มีแผนการลงทุนสำหรับตลาดเครื่องบินขนาดนี้ในหลายประเทศในภูมิภาค ดังนั้นเพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของไทย ไทยจึงควรเน้นตลาดซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวกว้าง และมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านการซ่อมบำรุงทั้งจำนวนและคุณภาพในระยะอีกไม่กี่ปีข้างหน้า เพื่อรับมือกับการขาดแคลนแรงงานกลุ่มนี้ในอนาคตอันใกล้
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า หากโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาในไทยเฟสแรกซึ่งเน้นการซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างเป็นหลักเดินหน้าได้ตามแผน น่าจะช่วยสร้างมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานให้กับไทยเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 292 ถึง 365 ล้านดอลลาร์ฯ จากระดับปัจจุบันที่มีมูลค่า 400 ล้านดอลลาร์ฯ และมีโอกาสจะเพิ่มขึ้นอีกมากในอนาคตหากมีการขยายไปยังเฟสถัดไป หรือมีโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ในพื้นที่อื่นในระยะข้างหน้า

ไทยนับเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการบินสำคัญของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีแนวโน้มการเติบโตของเครื่องบินในภูมิภาคและความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงในปริมาณสูงในอนาคต แม้สถานการณ์ล่าสุดของไทยจะเริ่มมีความชัดเจนมากขึ้นเมื่อโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมกันได้ในช่วงกลางปี 2563 ทำให้เฟสแรกน่าจะเริ่มให้บริการได้ในปี 2566 อันจะเป็นโอกาสให้ไทยกลายเป็นอีกหนึ่งในฐานะซ่อมบำรุงอากาศยานรองรับเครื่องบินจำนวนมากจากทั้งในและนอกภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การแข่งขันของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานในปัจจุบันเริ่มทวีความรุนแรงขึ้น เมื่อหลายประเทศในอาเซียนต่างก็พัฒนาตัวเองขึ้นเป็นฐานการลงทุนที่น่าสนใจด้วย ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ไทยอาจจำเป็นต้องสร้างจุดแข็งสำคัญที่แตกต่างจากประเทศอื่นเพื่อเพิ่มโอกาสการแข่งขันในระยะก่อร่างเป็นศูนย์กลางธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ของภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อประเทศคู่แข่ง เช่น มาเลเซีย รุดหน้ากว่าไทยไปพอสมควร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ธุรกิจ MRO ขยายตัวอย่างมากในอาเซียน...โดยเฉพาะตลาดซ่อมบำรุงรองรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบ

ท่ามกลางการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโลกที่สอดรับกับการเติบโตของกำลังซื้อผู้บริโภคในหลายๆประเทศ และการทำตลาดที่แข่งขันกันอย่างรุนแรงของสายการบินที่ขยับสู่กลุ่มสายการบินราคาประหยัดมากขึ้น ทำให้ในพื้นที่

เอเชียแปซิฟิก¹ ได้ถูกคาดการณ์โดยบริษัทโอลิเวอร์ ไวมาน ว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า จำนวนเครื่องบินที่อยู่ในตลาดจะเพิ่มจำนวนขึ้นไปสูงถึงกว่า 13,838 ลำ จากจำนวนในปัจจุบันที่มีอยู่กว่า 7,786 ลำ ซึ่งทำให้ส่วนแบ่งการตลาดเครื่องบินของเอเชียแปซิฟิกขยับขึ้นมา มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 35 ของตลาดรวมทั่วโลก ส่งผลให้เริ่มมีกระแสของการขยายตัวของธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคมาเป็นระยะในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เพื่อรองรับต่อความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นทั้งในและนอกภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเฉพาะทิศทางการลงทุนที่มุ่งสู่ประเทศในอาเซียนอันเนื่องมาจากปัจจัยสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. ปริมาณเครื่องบินเฉพาะกลุ่มอาเซียนที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 17 ของตลาดรวมทั่วโลก
2. ต้นทุนแรงงานในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานนอกจากสิงคโปร์แล้ว ยังอยู่ในระดับที่ไม่สูงมากเมื่อเทียบกับจีน ฮองกง และได้หวัน ซึ่งเป็นประเทศศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานนอกกลุ่มอาเซียน

รายได้เริ่มต้นสำหรับวิศวกรซ่อมบำรุงอากาศยานในเอเชียแปซิฟิก

ประเทศ	อินโดนีเซีย	ไทย	มาเลเซีย	จีน	ไต้หวัน	สิงคโปร์	ฮ่องกง
รายได้เริ่มต้น (บาท/ปี)	327,362	397,663	437,400	614,659	761,997	956,750	1,193,156

ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

3. ตำแหน่งที่ตั้งอยู่กึ่งกลางภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลก ขณะที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินสูงทั้งในประเทศและระหว่างประเทศกันเองในอาเซียนจนถึง 4 เส้นทางการบินระหว่างประเทศในกลุ่มที่สามารถติดอยู่ใน 10 อันดับเส้นทางการบินระยะสั้นระหว่างประเทศที่มีความหนาแน่นเที่ยวบินสูงที่สุดในโลก

จากจำนวนเที่ยวบินส่วนใหญ่ในอาเซียนที่เป็นเที่ยวบินระยะสั้น ประกอบกับความต้องการเครื่องบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในอนาคตที่มีสัดส่วนของเครื่องบินขนาดลำตัวแคบสูงถึงร้อยละ 72 ขณะที่เครื่องบินขนาดลำตัวกว้างมีสัดส่วนร้อยละ 19 และเครื่องบินประเภทอื่นอีกร้อยละ 9 ทำให้แผนการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีมากระจุกตัวอยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียนส่วนใหญ่จึงเป็นการลงทุนตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงสำหรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบเป็นหลัก โดยเฉพาะในมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเครื่องบินส่วนใหญ่ที่ทำการบินในประเทศเป็นเครื่องบินขนาดลำตัวแคบ ดังรายละเอียดในตารางต่อไปนี้

จำนวนเครื่องบินโดยสารในปัจจุบันของแต่ละสายการบินในอาเซียนที่ทำการบินในประเทศ

ประเทศ	สิงคโปร์	ไทย	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม
เครื่องบินขนาดลำตัวกว้าง	157	107	44	57	39	29
เครื่องบินขนาดลำตัวแคบและเครื่องบินใบพัด	82	174	512	209	171	175

ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

โดยในส่วนของมาเลเซียนั้น ปัจจุบันมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่สำคัญซึ่งเน้นรองรับเครื่องบินลำตัวแคบอยู่แล้ว แต่ก็มีแผนการขยายเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนเครื่องบินที่จะเพิ่มขึ้นอีกมากในอนาคต เช่น Sepang Aircraft Engineering (SAE) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของแอร์บัสที่เน้นซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวแคบแก่สายการบินต้นทุน

¹ เอเชียแปซิฟิก ประกอบไปด้วย จีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และโอเชียเนีย

ต่ำในภูมิภาค ล่าสุดได้มีการประกาศลงทุนเพิ่มจำนวนโรงซ่อมบำรุงขึ้นอีก 1 แสงการ์ เพื่อเตรียมรองรับคำสั่งซื้อเครื่องบินขนาดลำตัวแคบของสายการบินแอร์เอเชียที่เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ

ขณะที่ **อินโดนีเซีย** ก็มีโครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานบนเกาะบาตัมซึ่งห่างจากสิงคโปร์เพียง 30 กิโลเมตร โดยตั้งเป้าจะตั้งเครื่องบินต่างๆของสายการบินในประเทศ (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินขนาดลำตัวแคบ) ให้กลับมาซ่อมบำรุงในอินโดนีเซียแทนการนำไปซ่อมที่สิงคโปร์ นอกจากนี้ ยังมี **เวียดนาม** ซึ่งบริษัท ST Engineering ยักษ์ใหญ่ในธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานของสิงคโปร์ได้ไปร่วมหุ้นลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศ ซึ่งมองกันว่าจะมีการต่อยอดไปสู่การพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในเวียดนามได้ในอนาคต ซึ่งในระยะแรกก็คาดว่าจะเน้นรองรับต่อเครื่องบินลำตัวแคบที่เป็นฝูงบินส่วนใหญ่ในประเทศ

จากทิศทางดังกล่าว จะเห็นได้ว่าตลาดซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวแคบเริ่มมีทิศทาง **แข่งขันที่ดุเดือดขึ้นท่ามกลางความต้องการใช้บริการที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นด้วย** อย่างไรก็ตาม การแข่งขันไม่ได้จำกัดวงอยู่แต่เพียงในอาเซียนเท่านั้น เนื่องจากขณะนี้ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานนอกอาเซียนต่างก็เริ่มมีการวางแผนขยายขนาดธุรกิจเพื่อเตรียมรับมือกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นนี้เช่นกัน ไม่เว้นแม้แต่เกาหลีใต้ ซึ่งเดิมมีเพียงศูนย์ซ่อมบำรุงที่ให้บริการซ่อมแบบไม่ซับซ้อนและส่งเครื่องบินไปซ่อมใหญ่ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงนอกประเทศ ตอนนี้ก็ได้เตรียมแผนการลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเน้นรองรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบเป็นหลักเช่นกัน

ในสถานการณ์การแข่งขันที่สูงขึ้นของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานขนาดลำตัวแคบดังกล่าว **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า สำหรับไทยที่จัดอยู่ในกลุ่มเริ่มก่อร่างขึ้นเป็นฐานซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ของภูมิภาคเพื่อรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินจากนานาประเทศ ในระยะเริ่มต้นนี้อาจจำเป็นต้องฉีกตลาดเพื่อสร้างความแตกต่าง และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ โดยจับตลาดเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างแทน ซึ่งไทยเองก็มีปัจจัยบวกที่จะสนับสนุนการลงทุนในกลุ่มเครื่องบินขนาดนี้มากกว่าประเทศอื่นในอาเซียน

ไทยควรฉีกตลาดเน้นซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวกว้าง... เพื่อเพิ่มโอกาสแข่งขันกับคู่แข่งในอาเซียน

ปัจจุบันศูนย์ซ่อมในเอเชียแปซิฟิกที่มีศักยภาพรองรับเครื่องบินลำตัวกว้างและได้รับความนิยมจากสายการบินทั่วโลกมีเพียงใน สิงคโปร์ ฮองกง ไต้หวัน และจีน ที่ปัจจุบันเริ่มเผชิญปัญหาขาดแคลนแรงงานผู้เชี่ยวชาญ และต้นทุนค่าจ้างที่สูงขึ้น ประกอบกับบางแห่งไม่มีพื้นที่ว่างมากพอต่อกรขยายโรงซ่อมเครื่องบินเพิ่มเพื่อรองรับเครื่องบินลำตัวกว้างในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้าจากทั่วโลกที่จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอีกร้อยละ 4.6 ต่อปี ทำให้เกิดแผนการลงทุนเพิ่มในพื้นที่ใหม่ๆเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงสำหรับเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อความต้องการของทั้งตลาด

จากทิศทางดังกล่าวจึงเป็นโอกาสให้ไทยดึงดูดการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยเฉพาะสำหรับขนาดลำตัวกว้างที่มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาดโลกขึ้นในประเทศ เนื่องจากไทยมีปัจจัยบวกที่สำคัญเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียน ดังนี้

- ตำแหน่งที่ตั้งอยู่ตรงศูนย์กลางการเดินทางของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีความต้องการใช้เครื่องบินในอนาคตเพิ่มสูงขึ้นมาก อีกทั้งยังมีพื้นที่ขนาดใหญ่มากพอสำหรับการลงทุนสร้างศูนย์ซ่อม

บำรุงและระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆที่จำเป็น ซึ่งสามารถขยายเพิ่มจำนวนขึ้นในอนาคตได้ อันเป็นข้อได้เปรียบที่เหนือกว่าประเทศคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์ ที่ไม่มีพื้นที่พอจะให้ขยายโรงซ่อมเครื่องบินเพิ่ม

- เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งสามารถพัฒนาต่อขยายขึ้นมาเป็นชิ้นส่วนอากาศยานได้ โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อาจต้องเพิ่มการลงทุนด้านเทคโนโลยีเพิ่มขึ้นเพื่อให้สามารถผลิตชิ้นส่วนอากาศยานได้
- ไทยเป็นประเทศที่มีฝูงบินขนาดลำตัวกว้างสูงเป็นอันดับ 2 รองจากสิงคโปร์ และสูงกว่าประเทศอื่นในภูมิภาคมากกว่าเท่าตัว จึงเป็นโอกาสให้การตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างในไทยมีความเหมาะสมกว่าประเทศอื่น
- ต้นทุนแรงงานในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานยังไม่สูงมากเมื่อเทียบกับคู่แข่งสำคัญ คือ สิงคโปร์ และมาเลเซีย ทำให้สามารถแข่งขันในการดึงดูดการลงทุนและจำนวนอากาศยานที่จะเข้ามาใช้บริการซ่อมบำรุงในประเทศได้ง่ายกว่า
- ไทยได้ประโยชน์จากการอยู่ใกล้จีนซึ่งมีความต้องการเครื่องบินในอนาคตปริมาณสูงและมีส่วนแบ่งตลาดเอเชียแปซิฟิกถึงกว่าร้อยละ 52 โดยทิศทางขยายตัวของเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยกว่าร้อยละ 8.8 ในอีก 10 ปีข้างหน้า ขณะที่เครื่องบินขนาดลำตัวแคบก็มีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยถึงกว่าร้อยละ 11.8 อีกทั้งไทยยังเป็นประเทศเป้าหมายที่นักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามาเที่ยวมากที่สุดในโลก ทำให้เที่ยวบินจากจีนจำนวนมากเข้ามายังไทย และหากมีการขยายศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติมในอนาคตในพื้นที่จังหวัดอื่นของไทย เช่น ทางภาคเหนือ ซึ่งอาจจะมีโอกาสในการขยายศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวแคบได้ ก็จะมีโอกาสให้ไทยขยับขึ้นมาเป็นศูนย์กลางธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ของภูมิภาคได้ในอนาคต

โดยการลงทุนอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานในไทยที่เริ่มต้นจากโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภานี้ ซึ่งเน้นการลงทุนสร้างโรงซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างเป็นหลักนี้ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่าหากโครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน น่าจะส่งผลให้มีเครื่องบินเข้ามาใช้บริการในศูนย์ซ่อมบำรุงดังกล่าวในส่วนของเฟสแรกเมื่อดำเนินการเต็มศักยภาพแล้วเป็นจำนวนกว่า 80 ถึง 100 ลำต่อปี ขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องบิน **ส่งผลสร้างมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานให้กับไทยอย่างน้อย 292 ถึง 365 ล้านดอลลาร์² เพิ่มขึ้นจากที่ปัจจุบันมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศอยู่ที่ราว 400 ล้านดอลลาร์ฯ** เมื่อมีการให้บริการซ่อมบำรุงในศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภานี้เฟสแรกเต็มศักยภาพ ซึ่งในอนาคตเมื่อมีการขยายเฟสต่อไป รวมถึงหากมีการลงทุนเพิ่มเติมในโครงการอื่นในอนาคตก็คาดว่ามูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในไทยจะเพิ่มขึ้นได้อีกมาก

อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงสำคัญที่ไทยอาจต้องเผชิญเพิ่มเติมสำหรับตลาดซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างในอนาคต คือ การที่นานาประเทศเริ่มมีแผนการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นในประเทศเพื่อรองรับเครื่องบินในภูมิภาคของตน เช่น แผนการลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในโปแลนด์ ซึ่งจะดึงให้เครื่องบินในแถบทวีปยุโรปกลับมาซ่อมในทวีปแทนการส่งซ่อมยังภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกดังปัจจุบัน จะทำให้ศูนย์ซ่อมบำรุงต่างๆในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีโอกาสได้รับงานจากนอกภูมิภาคลดลง และต้องเผชิญกับการแข่งขันกันเองภายในมากขึ้น

ดังนั้น เพื่อรักษาโอกาสในการเป็นฐานการให้บริการเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างของภูมิภาค และเพื่อเพิ่มโอกาสในการรองรับต่อเครื่องบินขนาดดังกล่าวจากประเทศที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกมาก **ไทยควรมีกลยุทธ์สำคัญในการเร่ง**

² IATA ทำการสำรวจในปี 2560 ถึงข้อมูลของสายการบิน 53 ราย ซึ่งมีเครื่องบินรวมกันกว่าร้อยละ 18 ของเครื่องบินทั่วโลก พบค่าซ่อมบำรุงในปี 2560 เฉลี่ยต่อเครื่องบิน 1 ลำ อยู่ที่ 3.65 ล้านดอลลาร์ฯ

เพิ่มศักยภาพการให้บริการซ่อมบำรุงทั้งในส่วนและเทคโนโลยีและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญให้พร้อมเพียงพอจะสามารถรองรับระดับการซ่อมบำรุงใหญ่ (C-Check และ D-Check) ซึ่งเป็นระดับที่ต้องการความชำนาญสูงแก่เครื่องบินจำนวนมากได้ในระยะอีกไม่กี่ปีข้างหน้า โดยเฉพาะเมื่อมีการคาดการณ์กันว่าแรงงานในกลุ่มนี้ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอาจเกิดการขาดแคลน เมื่อในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้า ความต้องการช่างเทคนิคด้านอากาศยานในภูมิภาคนี้มีโอกาสจะเพิ่มขึ้นอีกกว่า 269,000 ตำแหน่ง ซึ่งหากไทยสามารถพัฒนาขีดความสามารถดังกล่าวขึ้นไปได้ดี อาจนำไปสู่การขยายตลาดไปสู่การเป็นฐานซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดลำตัวแคบแข่งขันกับประเทศอื่นที่มีศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดดังกล่าวได้ในระยะข้างหน้าด้วย เนื่องจากเครื่องบินขนาดลำตัวแคบทั่วโลกมีโอกาสเติบโตได้เฉลี่ยถึงร้อยละ 6.2 ต่อปี ในช่วง 10 ปีข้างหน้า ซึ่งสูงกว่าเครื่องบินขนาดลำตัวกว้างที่เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.7 ต่อปี

โดยสรุป แม้จากสถานการณ์ความต้องการศูนย์ซ่อมบำรุงในตลาดการบินโลกจะขยายตัว ทำให้ไทยมีโอกาที่จะประสบความสำเร็จได้จากการขยายศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะโครงการซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา อย่างไรก็ตามสิ่งสำคัญสำหรับไทยอันดับแรก คือ การทำให้เกิดความร่วมมืออันดีระหว่างกันกับบริษัทผู้ร่วมลงทุนอย่างแอร์บัส เนื่องจากการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างเต็มรูปแบบด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ระดับสูงยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับไทย ทำให้ต้องอาศัยทั้งความรู้ ความเชี่ยวชาญและเทคโนโลยีต่างๆจากบริษัทระดับโลก ซึ่งหากการลงทุนในสัญญาทางธุรกิจสามารถดำเนินได้เรียบร้อยดีตามแผนช่วงกลางปี 2563 นี้ ก็น่าจะเป็นจุดเริ่มสำคัญของความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานในอนาคต โดยในระยะถัดไปก็ต้องมีการเตรียมการในการผลิตบุคลากรจำนวนมากที่มีความสามารถออกมาอย่างเร่งด่วนเพื่อรองรับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในระยะไม่กี่ปีข้างหน้า

ไม่เพียงเท่านั้น ยังมีความท้าทายอื่นๆ เช่น การที่ประเทศคู่แข่งต่างก็เร่งพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงในประเทศเช่นกัน รวมถึงประเด็นที่สายการบินแอร์เอเชียเริ่มมองหาโอกาสในการลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงของตนเองในอนาคต โดยมีพื้นที่เป้าหมาย คือ ไทย หรือ มาเลเซีย ที่ยังไม่ได้ข้อสรุป โดยหากการลงทุนดังกล่าวเกิดขึ้นที่ประเทศมาเลเซีย อาจยิ่งเป็นการดึงให้กิจกรรมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานไปเพิ่มความหนาแน่นในมาเลเซียมากยิ่งขึ้น และอาจทำให้โอกาสในการดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องอย่างชิ้นส่วนอากาศยานให้เข้ามายังไทยลดลง ซึ่งในอนาคตการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเองก็มีความท้าทายในเรื่องของเทคโนโลยีการผลิตเครื่องบินและชิ้นส่วนสมัยใหม่ที่พึ่งพิงการซ่อมบำรุงลดน้อยลงด้วย เช่น การใช้วัสดุคอมโพสิต ทำให้เครื่องบินมีน้ำหนักเบาและทนทานกว่าในอดีต ซึ่งช่วยลดความถี่และจุดที่ต้องเข้าไปตรวจเช็ค ขณะที่ผลทางอ้อมจากการที่น้ำหนักเครื่องบินเบาลงก็ยังเป็นการช่วยลดการใช้งานหนักของระบบเบรกและยางล้อด้วยอีกทาง อันจะมีผลทำให้การแข่งขันของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นอีกทาง

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้นี้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น