ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK

K SME Analysis

แผนลงทุน EEC
หนุน SME โต

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ข้อมูลวิจัย พฤษภาคม 2560

โอกาสของ SME จากระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบในหลักการแล้ว และอยู่ในระหว่างการปรับปรุงเพื่อให้ครม.พิจารณาอีกครั้ง ก่อนที่จะนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) พิจารณาให้ความเห็นชอบและตราเป็นกฎหมายได้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2560 นี้ โดยพ.ร.บ.ฯ ฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งมีขอบเขตหลักอยู่ในพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยรัฐบาลคาดหมายว่า EEC จะเข้ามาช่วยดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยมีความทันสมัย สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก และทำให้ประเทศหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง

ภาพรวมโครงการ EEC

รัฐบาลไทยต้องการปรับโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศผ่านการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว ทำให้เกิดการพัฒนา EEC ขึ้นมาเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูงหรืออุตสาหกรรมแห่งอนาคต ซึ่งจะช่วยเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยในระยะยาว เนื่องจากปัจจุบันภาคการผลิตของไทยเน้นการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีที่ไม่สูงนัก ทำให้สินค้าที่ผลิตมีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างต่ำและไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้การส่งออกของไทยชะลอตัวและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตในอัตราที่ต่ำ

อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve)	อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve)
อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่	อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ
การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ	อุตสาหกรรมดิจิทัล
อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร	อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

ทั้งนี้การพัฒนา EEC ที่เน้นการลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เรียกว่า First S-curve และ New S-curve จะช่วยให้ไทยเปลี่ยนโฉมภาคการผลิตของประเทศไปเป็นประเทศผู้ผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูง **โดยรัฐบาลตั้งเป้าว่าภายใน 5 ปี (2560-2564) จะมีการลงทุนใน EEC ประมาณ 1.5 - 2 ล้านล้านบาท** โดยเป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายประมาณ 5 แสนล้านบาท การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 4 แสนล้านบาท และการลงทุนพัฒนาเมืองใหม่และการท่องเที่ยวประมาณ 6 แสนล้านบาท

เป้าหมายการลงทุนปี 60 - 64

- ลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย 5 แสนล้านบาท
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 4 แสนล้านบาท
- พัฒนาเมืองใหม่และการท่องเที่ยว 6 แสนล้านบาท

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของ EEC ในการรองรับการลงทุน รัฐบาลจึงได้มีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ใน EEC ในระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) เพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง รวมไปถึงการพัฒนาเมืองใหม่ ดังภาพ

การขนส่งทางราง	• รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยองเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) • รถไฟทางคู่ เชื่อมโยงท่าเรือ 3 แห่ง (แหลมฉบัง มาบตาพุด สัตหีบ) • การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและสถานีบรรจุและแยกกล่องสินค้าลาดกระบัง
การขนส่งทางทะเล	• โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 • โครงการพัฒนาท่าเรือสัตหีบ (จุกเสม็ด) สำหรับการท่องเที่ยว
การขนส่งทางอากาศ	• โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาเพื่อให้เป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบิน การขนส่งสินค้าทางอากาศ และการซ่อมบำรุงอากาศยานแบบครบวงจร
การขนส่งทางถนน	• โครงการก่อสร้างและปรับปรุงส่วนต่อขยายทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) • โครงการปรับปรุงโครงข่ายถนนให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในบริเวณรอบท่าเรือแหลมฉบัง • โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง
การพัฒนาเมืองใหม่และการท่องเที่ยว	• โครงการพัฒนาเมืองใหม่ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ระยอง พัทยา และอู่ตะเภา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยว

ที่มา: BOI รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ความคืบหน้าของ EEC และผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในปี 2560

โครงการลงทุนหลักของภาครัฐใน EEC เน้นที่การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญว่าเป็นโครงสร้างโลจิสติกส์หลักของ EEC ซึ่งต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนภายในปี 2560 ได้แก่ **โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง และรถไฟทางคู่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้กลายเป็นมหานครอากาศยาน (Aeropolis) และโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และสัตหีบ** นอกจากนี้รัฐบาลยังผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยการดึงดูดนักลงทุนชั้นนำระดับโลกให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ ทั้งการจัดโรดโชว์และการทาบทามเป็นรายบริษัท รวมถึงโครงการพัฒนาเมืองใหม่ เพื่อช่วยสนับสนุนและรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งภายในปี 2560 มี 2 โครงการที่มีความคืบหน้าที่เป็นรูปธรรม ดังนี้

โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง เชื่อมท่าอากาศยาน 3 แห่ง ซึ่งปัจจุบันได้ผ่านขั้นตอนรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว และในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการประกาศระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง (TOR) ในช่วงกลางปี เพื่อให้สามารถเปิดประมูลได้ภายในปี 2560 นี้ โดยรถไฟจะวิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานอู่ตะเภามายังกรุงเทพฯ ภายใน 45 นาที และสามารถเดินทางต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถ ส่วนโครงการรถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง-มาบตาพุด-สัตหีบ ขณะนี้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังทำการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท คาดว่าจะแล้วเสร็จและนำเสนอนายกรัฐมนตรีพิจารณาได้ในเดือนมิถุนายน 2560 ที่จะถึงนี้

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้กลายเป็นมหานครอากาศยาน (Aeropolis) โดยปัจจุบันได้มีการลงนามการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ (MoU) การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์จำนวน 3 ฉบับ ประกอบด้วย MoU ด้านการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระยะที่ 1 ระหว่างกองทัพเรือกับบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) MoU ด้านการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ระหว่างกองทัพเรือและบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และ MoU ด้านการพัฒนา

ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ ระหว่างกองทัพเรือและสถาบันการบินพลเรือนและมีการประกาศให้พื้นที่ 6,500 ไร่ของท่าอากาศยานฯ เป็นเขตส่งเสริม EEC โดยจะมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 อาคารผู้โดยสาร และระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ท่าอากาศยานฯ สามารถรองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคนภายใน 15 ปี รวมถึงโครงการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแบบครบวงจร (MRO) ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และกิจการพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone)

ขณะที่โครงการที่เหลือนั้นยังไม่มีความคืบหน้าที่ชัดเจนมากนัก อาจมีสาเหตุมาจากต้องใช้เวลาในการดำเนินการ เพราะมีขั้นตอนที่ภาครัฐจะต้องจัดทำรายงาน EIA และ EHIA รวมถึงรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่อย่างละเอียดรอบคอบ ซึ่งสถานะปัจจุบันของแต่ละโครงการ เป็นดังนี้

- **โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3** ปัจจุบัน กนอ. ได้ส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว คาดว่าจะใช้เวลาพิจารณา 3-6 เดือน และจะเริ่มทำการก่อสร้างได้ในปี 2562 แล้วเสร็จในปี 2564 ส่วนโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ยังอยู่ในขั้นตอนจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) และเตรียมขั้นตอน PPP และโครงการพัฒนาท่าเรือสัตหีบ (จุกเสม็ด) ให้เป็นจุดจอดเรือสำราญนั้นอยู่ภายใต้พื้นที่ของกองทัพเรือ ซึ่งกองทัพเรือได้มีแผนการพัฒนาท่าเรือแล้วแต่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- **การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย** ยังอยู่ในขั้นตอนการทาบทามนักลงทุนรายใหญ่ในอุตสาหกรรมเป้าหมายให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ ซึ่งมีบริษัทชั้นนำของโลกหลายแห่งให้ความสนใจเข้ามาลงทุนใน EEC และคาดว่าจะเกิดการลงทุนจริงภายในปี 2561
- **โครงการพัฒนาเมืองใหม่ (ฉะเชิงเทรา ระยอง พัทยา อู่ตะเภา)** ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและเป็นมหานครแห่งอนาคตแห่งใหม่นั้นยังอยู่ในขั้นตอนของการจัดทำผังเมือง ซึ่งกระทรวงมหาดไทยต้องมีการปรับปรุงผังเมืองให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนา EEC

สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนของ EEC

สิทธิประโยชน์จากกฎหมายส่งเสริมการลงทุน

สำหรับนักลงทุนที่ลงทุนในเขตพื้นที่ EEC นอกจากจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลภายใต้ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน ฉบับปรับปรุงแก้ไข พ.ศ. 2560[1] และ พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560[2] ซึ่งสิทธิประโยชน์ขึ้นกับประเภทอุตสาหกรรมที่ลงทุนแล้ว ยังได้รับสิทธิประโยชน์ที่มากกว่า จากสิทธิการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เป็นเวลา 5 ปี ภายหลังจากระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้สิ้นสุดลง รวมไปถึงความได้เปรียบในด้านโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกของ EEC ที่พร้อมรองรับการลงทุน และศูนย์บริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ที่ช่วยให้นักลงทุนประหยัดเวลาในการติดต่อประสานงานกับภาครัฐ

สิทธิประโยชน์จากกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังจะจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับผู้เชี่ยวชาญทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่ทำงานใน EEC ในอัตราคงที่ที่ร้อยละ 17[3] ซึ่งเป็นอัตราที่ลดลงจากเดิมที่เก็บในอัตราก้าวหน้าสูงสุดร้อยละ 35 ทำให้บุคลากรที่ทำงานใน EEC มีความได้เปรียบบุคลากรในพื้นที่อื่น

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้มีนโยบายจัดตั้งเขตส่งเสริมพิเศษเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา รวมถึงเทคโนโลยีดิจิทัลขึ้นมาโดยเฉพาะ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมชัดเจน ได้แก่

- **เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation : EECi)** ขนาดพื้นที่ 350 ไร่ บริเวณวังจันทร์วัลเลย์ จ.ระยอง ซึ่งปัจจุบันกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้มีการลงนาม MoU กับทั้งภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา ในการร่วมศึกษาและพัฒนาโครงการ เพื่อยกระดับขีดความสามารถด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) ของประเทศ โดยพื้นที่ใน EECi จะแบ่งออกเป็น พื้นที่สำหรับการวิจัยระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และระบบอัจฉริยะ (Aripolis) และ พื้นที่สำหรับการวิจัยอุตสาหกรรมชีวภาพ (Biopolis) นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อุทยานรังสรรค์นวัตกรรมอวกาศ (Space Krenovation Park : SKP) ที่อ.ศรีราชา จ.ชลบุรีอีกด้วย
- **เขตนวัตกรรมดิจิทัลภาคตะวันออก (Digital Park Thailand : EECd)** ขนาดพื้นที่ 800 ไร่ ตั้งอยู่ใน อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ซึ่งปัจจุบันกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมกำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเพื่อให้สร้างประโยชน์ต่อท้องถิ่นมากที่สุด โดยรัฐบาลตั้งเป้าให้ EECd เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน นวัตกรรมดิจิทัลของภูมิภาค โดยจะชักชวนให้บริษัทเอกชนชั้นนำด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ให้เข้ามาลงทุนใน EECd พร้อมทั้งดึงดูดผู้เชี่ยวชาญด้านไอทีและดิจิทัลจากทั่วโลกให้เข้ามาทำงานใน EECd

[1] สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 13 ปี
[2] สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 15 ปี และเงินทุนสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา กรณีที่โครงการลงทุนเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ไม่เคยมีในไทยมาก่อน
[3] โดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่ได้เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาในไทยในปีก่อนหน้าการเริ่มใช้สิทธิ์

4 กลยุทธ์ที่ SME ต้องรู้

- เข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่ขยายตัว
- ปรับปรุงการผลิตให้ทันสมัย
- ทันกับเทคโนโลยีและความต้องการที่เปลี่ยนแปลง
- ทำวิจัยเพื่อพัฒนาสินค้า

บทบาทของ SME ใน EEC

แม้ EEC จะเน้นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูง จึงอาจจะเกิดประโยชน์กับบริษัทรายใหญ่มากกว่าบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) แต่การลงทุนของบริษัทรายใหญ่ก็อาจเป็นโอกาสของ SME ด้วยเช่นกันในการปรับปรุงพัฒนาการผลิตของตน รวมไปถึงการขยายธุรกิจโดยการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานเพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนผู้ผลิตรายใหญ่ หรือทำกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ ที่ช่วยให้อุตสาหกรรมดำเนินไปได้อย่างไม่สะดุด **ดังนั้นบทบาทของ SME ในอนาคตจึงน่าจะทวีความสำคัญขึ้น แม้จะไม่ใช่ผู้เล่นหลักแต่ก็เป็นผู้สนับสนุนให้อุตสาหกรรมแห่งอนาคตของไทยเติบโต**

เพื่อให้บริษัทสามารถเติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคตท่ามกลางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงและการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ **กลยุทธ์หลักของผู้ประกอบการ SME ไทยจึงควรสอดคล้องกับกระแสของการพัฒนาเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม นั่นคือการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่กำลังขยายตัว พร้อมทั้งปรับปรุงการผลิตให้ทันสมัย ก้าวทันกับเทคโนโลยีและอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไป** เพื่อให้บริษัทสามารถดำรงอยู่ได้ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมในระยะยาว **นอกจากการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานแล้ว ผู้ประกอบการ SME อาจใช้ประโยชน์จากการพัฒนาความร่วมมือกับสถาบันวิจัยใน EECi ในการทำ R&D เพื่อพัฒนาสินค้าของตน** ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและทำให้สินค้าสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก

ทั้งนี้รัฐบาลได้เตรียมการจัดตั้งพื้นที่รองรับ SME ไว้ในเขตนิคมอุตสาหกรรมใน EEC เพื่อพัฒนาโรงงานและพื้นที่ส่วนกลางสำหรับการทำงานร่วมกันของ SME โดยเฉพาะ โดยที่กิจกรรมของ SME ในแต่ละเขตนิคมอุตสาหกรรมจะต้องสอดคล้องหรืออยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกับอุตสาหกรรมที่อยู่ในนิคมอุตสาหกรรมนั้นๆ นอกจากนี้ยังมีห้องทดสอบทดลองพัฒนาสินค้าต้นแบบ (Prototype) ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย พร้อมอุปกรณ์วิจัยพัฒนาที่ครบครัน ซึ่งเป็นโอกาสอันดีของผู้ประกอบการ SME ที่จะใช้ประโยชน์จากการกระจุกตัวกันของผู้ผลิตในการหาพันธมิตรทางธุรกิจโดยเฉพาะกับบริษัทรายใหญ่ อีกทั้งยังสามารถร่วมมือกับผู้ประกอบการ SME รายอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อร่วมกันวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ เนื่องจากกระบวนการเหล่านี้อาจมีต้นทุนสูงเกินไปสำหรับผู้ผลิตเพียงรายเดียว **ดังนั้น EEC จึงน่าจะเป็นปัจจัยเร่งที่ทำให้ SME ของไทยพัฒนาตนเอง และทำให้ SME เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่ช่วยยกระดับภาคการผลิตของประเทศให้ทันสมัย**

โอกาสและความท้าทายของ SME ในแต่ละอุตสาหกรรมรวมถึงสิ่งที่ควรพัฒนา

จาก 10 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า กลุ่มอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเกิดการลงทุนใน EEC ในระยะ 5 ปีแรกมีทั้งหมด 4 กลุ่ม ได้แก่

1. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์
   - อุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
   - บริการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
2. การท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและสุขภาพ
3. อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
4. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

โดยโอกาสและความท้าทายของผู้ประกอบการ SME ในแต่ละอุตสาหกรรม เป็นดังนี้

	โอกาส	ความท้าทายและสิ่งที่ต้องพัฒนา
อุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	• ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อาจยกระดับไปผลิตชิ้นส่วนอากาศยานซึ่งมีกระบวนการผลิตที่คล้ายคลึงกับชิ้นส่วนยานยนต์ แต่มีมูลค่าเพิ่มสูงกว่ามาก • ลงทุนพัฒนาการผลิตสินค้าใหม่ๆ ที่เป็นที่ต้องการของตลาดในอนาคต เช่น คาร์บอนไฟเบอร์ ที่เป็นวัสดุในการผลิตเครื่องบินและรถยนต์ที่มีน้ำหนักเบา ทำให้มีความต้องการในตลาดสูงขึ้นเรื่อยๆ	• ใช้เงินลงทุนสูง • ผู้ประกอบธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานมีอยู่จำกัดมาก • จำเป็นต้องพัฒนาทักษะแรงงานให้สามารถทำงานผลิตที่ซับซ้อนมากขึ้น

	โอกาส	ความท้าทายและสิ่งที่ต้องพัฒนา
บริการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน	• รับเหมาช่วงการขนส่ง (Subcontract) ให้กับบริษัทขนส่งรายใหญ่เพื่อขนส่งระหว่างโรงงานและท่าเรือ สนามบิน หรือสถานีรถไฟ • ธุรกิจคลังสินค้า บรรจุภัณฑ์และหีบห่อ (Packaging) บริการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse logistics) การจัดการของเสีย น่าจะมีโอกาสเติบโตได้ดีจากอานิสงส์ของการลงทุนใน EEC	• ปรับปรุงรถบรรทุก คลังสินค้าให้ทันสมัย สามารถรองรับสินค้ามูลค่าสูงที่ต้องการการขนส่งและการเก็บรักษาอย่างระมัดระวัง • ลงทุนพัฒนาระบบปฏิบัติการขนส่งให้มีความทันสมัย สามารถติดตามแบบ Real Time ได้ตั้งแต่สินค้าออกจากโรงงานจนไปถึงมือผู้รับ
การท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและสุขภาพ	• บริการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวแบบไฮเอนด์และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น สปา นวดแผนไทย โรงแรมและที่พักแบบ eco การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) โรงเรียนสอนทำอาหารไทย โรงเรียนมวยไทย ฯลฯ • บริการบนรถไฟ และตามสถานีรถไฟ เช่น อาหารพร้อมรับประทาน เครื่องดื่ม บริการเพื่อความบันเทิงต่างๆ เป็นต้น • บริการสำหรับผู้สูงอายุ เช่น Nursing Home เพื่อให้เป็นที่พำนักของผู้สูงอายุชาวต่างชาติแบบชั่วคราวและแบบระยะยาว	• ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง • การเปิดให้เอกชนร่วมดำเนินการในพื้นที่ต่างๆ เช่น บนรถไฟ สถานีรถไฟ อุทยานแห่งชาติ และพื้นที่ราชพัสดุ เป็นต้น
อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์	• เชื่อมโยงเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของผู้ผลิตรายใหญ่ในอุตสาหกรรม โดยผลิตชิ้นส่วนแบตเตอรี่ และมอเตอร์ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์ไฮบริด • สถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า • บริการอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนรถยนต์ที่เชื่อมต่อกับอุปกรณ์ต่างๆ ด้วยอินเทอร์เน็ต	• ต้นทุนการผลิตสูง • ผลิตภัณฑ์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องจากการวิจัยและพัฒนา (R&D) ที่ไม่หยุดยั้ง • ราคาน้ำมันที่ต่ำทำให้การพัฒนา EV เติบโตได้ช้ากว่าที่ควรจะเป็น
อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ	• การผลิตพลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) หรือพลาสติกชีวภาพแบบย่อยสลายได้ (Biodegradable plastic)โดยใช้วัตถุดิบจากพืช และ Polylactic acid (PLA) และนำความคิดสร้างสรรค์เข้ามาใช้ในการออกแบบผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างความแตกต่างให้กับสินค้า	• ต้นทุนการผลิตสูงกว่าการผลิตพลาสติกแบบทั่วไป • ผู้บริโภคอาจเลือกใช้พลาสติกจากปิโตรเคมีเนื่องจากราคาถูกกว่า • ภาครัฐควรมีมาตรการสนับสนุนการใช้พลาสติกชีวภาพ เพื่อให้แพร่หลายมากขึ้นในไทย

โดยสรุป EEC เป็นโอกาสของผู้ประกอบการ SME ของไทย เพราะการเข้ามาลงทุนของบริษัทรายใหญ่จะช่วยให้ผู้ประกอบการ SME เชื่อมโยงการผลิตของตนให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน แต่อย่างไรก็ดี EEC ก็เป็นความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการผลิต ซึ่งผู้ประกอบการ SME จำเป็นต้องปรับตัวโดยปรับการผลิตให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น ซึ่งอาจใช้เงินลงทุนที่สูงและต้นทุนการผลิตก็สูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นผู้ประกอบการ SME จึงควรติดตามสถานการณ์และแนวโน้มของอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิดเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์