



จับตาความคืบหน้าปลดล็อก ICAO และ FAA ...ประเด็นสำคัญ ก่อนไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินภูมิภาค

CURRENT ISSUE

ปีที่ 23 ฉบับที่ 2830

วันที่ 13 มีนาคม 2560

▶ ประเด็นสำคัญ

- นับเป็นสัญญาณที่ดีหลังจากที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC) ให้กับสายการบินพาณิชย์รายแรก เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา หลังจากที่ธุรกิจสายการบินของไทยต้องเผชิญกับความท้าทายสำคัญจากประเด็นมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศนับตั้งแต่กลางปี 2558
- การแก้ไขปัญหาของรัฐบาลนับได้ว่าจะมีความคืบหน้าเป็นลำดับ โดยคาดว่าจะการแก้ไขปัญหา ICAO และ FAA สำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ภายในครึ่งแรกของปี 2560 ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 สามารถค่อย ๆ ปรับตัวดีขึ้นจากเดิมที่เติบโตติดอยู่แล้ว และจะส่งผลต่อเนื่องไปยังปี 2561 ให้ธุรกิจสายการบินของไทยสามารถเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 จะมีมูลค่า 286,200 ล้านบาท และน่าจะแตะ 306,400 ล้านบาท ในปี 2561 หากสามารถแก้ไขปัญหา ICAO และ FAA ได้สำเร็จ เทียบกับในกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ที่จะมีมูลค่า 286,200 และ 294,500 ล้านบาทในปี 2560 และ 2561 ตามลำดับ
- นอกจากนี้ การเติบโตดังกล่าวจะสะท้อนไปยังภาพรวมอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ซึ่งจะสอดคล้องกับการที่ภาครัฐได้กำหนดให้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงอากาศยานภูมิภาคในอนาคต

นับเป็นสัญญาณที่ดีหลังจากที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (Air Operation Certification: AOC) ให้กับสายการบินพาณิชย์รายแรก เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา หลังจากธุรกิจสายการบินของไทยต้องเผชิญกับความท้าทายสำคัญจากประเด็นมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2558 เมื่อมีการประกาศขึ้นธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยบนเว็บไซต์ของ ICAO¹ และสถานการณ์ดูเหมือนจะย่ำแย่ลงอีกเมื่อในเดือนธันวาคมปีเดียวกัน FAA² ก็ได้ทำการปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศของไทยจากระดับปกติ (Category1) เป็นระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน (Category2) อย่างไรก็ตาม ผลกระทบโดยตรงเกี่ยวกับการปฏิบัติการการบินนับได้ว่าอยู่ในวงจำกัด เนื่องจากสายการบินของไทยเพียงถูกตั้งข้อจำกัดการปฏิบัติการทางการบินจากประเทศญี่ปุ่น

¹ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO (International Civil Aviation Organization)

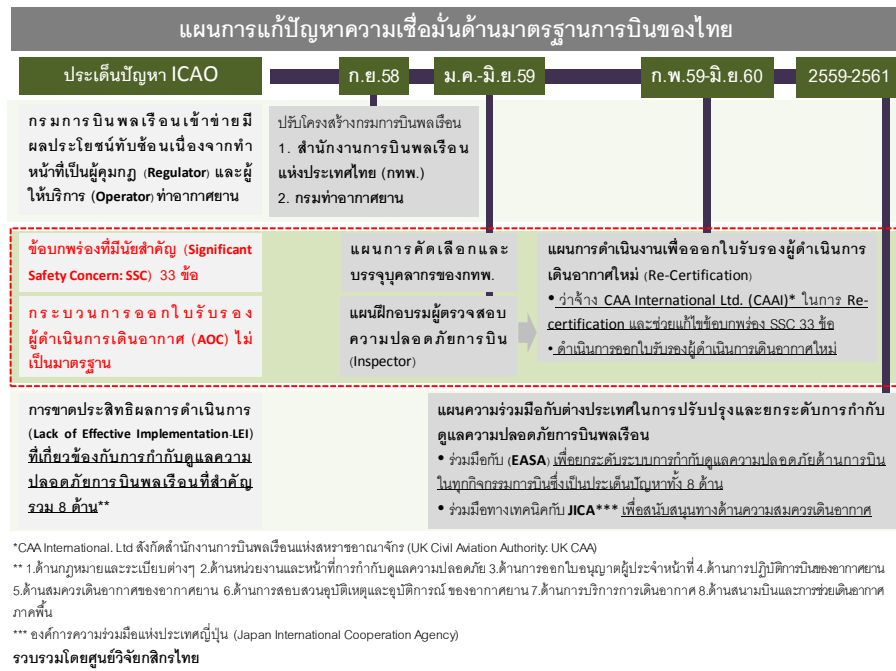
² องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา หรือ FAA (Federal Aviation Administration)

และเกาหลีใต้จากกรณีปัญหา ICAO³ และจากสหรัฐอเมริกากรณีปัญหา FAA เท่านั้น⁴ แต่ด้วยระยะเวลาที่คาบเกี่ยวระหว่างการจัดตั้งสายการบินใหม่กับการขออนุญาตทำการบินไปยังประเทศดังกล่าวในช่วงนั้น ส่งผลให้สายการบินบางรายไม่สามารถเปิดเส้นทางการบินหรือเพิ่มเที่ยวบินไปยังญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้ จึงทำได้เพียงอำนวยความสะดวกโดยนำเครื่องบินของพันธมิตรทางธุรกิจซึ่งจดทะเบียนในต่างประเทศมาให้บริการ และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ไปทำการบินยังเส้นทางประเทศอื่นอย่าง สิงคโปร์ จีน และได้หวันแทน

ทั้งนี้ แม้ว่าในเวลาต่อมา EASA⁵ มีมติไม่ลงรายชื่อสายการบินของไทยในบัญชีรายชื่อความปลอดภัยทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU Air Safety List) และส่งผลให้สายการบินของไทยยังคงสามารถบินเข้า่านฟ้าของประเทศ EU ได้ ทว่า หากพิจารณาผลทางอ้อมกลับกระทบพอสมควร เนื่องจากเครื่องบินของไทยถูกตรวจสอบ ณ ลานจอด (Ramp Inspections) ในสนามบินต่างประเทศเข้มข้นขึ้นซึ่งมีนัยสำคัญต่อดัชนีการดำเนินงาน นอกจากนี้ ประเด็นที่ควรจับตาคือ **หากท้ายที่สุดไทยไม่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องทางการบินได้ในเวลาอันควร สายการบินของไทยอาจถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตในการบินเข้า่านฟ้าจากองค์กรการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ได้**

สถานการณ์การบินของไทยได้ผ่านช่วงเวลาที่ต่ำสุดไปแล้ว

รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการปรับโครงสร้างกรมการบินพลเรือนออกเป็นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมท่าอากาศยานเพื่อเป็นการแยกผู้คุมกฎระเบียบ



(Regulator) และ ผู้ให้บริการ (Operator) อีกทั้ง กรม.ยังได้อนุมัติร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ... เพื่อให้เกิดความทันสมัยสอดคล้องกับกติกาของ ICAO นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ (Significant Safety Concerns: SCC) 33 ข้อ ยังได้คืบหน้ากว่า

³ ICAO มีบทบาทเพียงแจ้งผลการตรวจสอบให้ภาคีสมาชิกทั้ง 191 ประเทศรับรู้ ซึ่งการตั้งข้อจำกัดหรือเงื่อนไขใดๆ ต่อสายการบินของไทยขึ้นอยู่กับดุลพินิจขององค์กรการบินพลเรือน (Civil Aviation Authority) ของประเทศนั้นๆ ในกรณีนี้ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) ของญี่ปุ่นและKorea Office of Civil Aviation ของเกาหลีใต้ห้ามทุกสายการบินของไทยที่ไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ปรับเปลี่ยนเที่ยวบินปรับเปลี่ยนเส้นทาง และขนาดเครื่องบิน

⁴ FAA ตั้งข้อจำกัดต่อสายการบินที่ถูกจัดอันดับต่ำกว่ามาตรฐาน (Category 2) โดยห้ามปรับเปลี่ยนเที่ยวบิน ปรับเปลี่ยนเส้นทาง และขนาดเครื่องบินที่ไปยังสหรัฐอเมริกา และห้ามทำ Code Share กับสายการบินของสหรัฐอเมริกา

⁵ องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป หรือ EASA (The European Aviation Safety Agency)

ร้อยละ 75 โดยตั้งเป้าหมายว่าจะแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนเดือนมิถุนายนนี้ ทั้งนี้ ประเด็นหลักสำคัญที่ ICAO ขึ้นธงแดงนั้นอยู่ที่ **กระบวนการออก AOC** ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ซึ่งได้มีการว่าจ้างบริษัท CAAI สังกัดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งราชอาณาจักรในการออก AOC ร่วมกับ Inspector ของ กพท.ที่ได้ผ่านการฝึกอบรมตามมาตรฐานของ ICAO **ปัจจุบันมีสายการบินที่ได้รับ AOC ใหม่แล้วจำนวน 1 สายการบิน ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น** ขณะที่อีก 8 สายการบินอยู่ระหว่างการตรวจสอบ โดย กพท.คาดว่า จะสามารถออก AOC ใหม่ให้แก่สายการบินหลักจำนวน 9 สายการบินซึ่งมีผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 75 ของผู้โดยสารทั้งหมดได้ภายในเดือนมิถุนายนปีนี้ หลังจากนั้นจะดำเนินการเชิญ ICAO มาตรวจสอบเพื่อปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยซึ่งช่วงเวลาที่ กพท. ประเมินการไว้คือราวเดือนกรกฎาคม 2560⁶

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ไทยจะสามารถดำเนินการออก AOC ใหม่ให้กับทั้ง 9 สายการบินหลักซึ่งเป็นสายการบินที่มีเส้นทางการบินประจำระหว่างประเทศได้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปีนี้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งน่าจะเป็นเหตุผลที่เพียงพอให้ ICAO พิจารณาปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยได้ภายในครึ่งหลังของปี 2560 โดยหากแผนดังกล่าวเป็นไปตามคาด จะส่งผลให้ไทยใช้เวลาในการแก้ปัญหา ICAO ทั้งหมดประมาณ 2 ปี และเร็วกว่าระยะเวลา 4 ปีที่ประเทศอื่นๆ ซึ่งเคยถูกติดธงแดงหน้าชื่ออย่างฟิลิปปินส์และเลบานอนใช้แก้ปัญหา แต่ในกรณีของไทยที่ได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาซึ่งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการให้คำแนะนำเพื่อยกระดับมาตรฐานทางการบินตามที่ ICAO และ EASA กำหนด จึงคาดว่ากรอบระยะเวลาดังกล่าวน่าจะพอมีความเป็นไปได้

สำหรับการแก้ไขปัญหาเพื่อปรับการจัดอันดับของ FAA จาก Category 2 (ไม่ได้มาตรฐานตาม ICAO) เป็น Category 1 (ได้ตามมาตรฐานของ ICAO) นั้น หากไทยสามารถแก้ปัญหาเพื่อปลดธงแดงได้สำเร็จ การปรับขึ้นอันดับของ FAA ก็น่าจะเป็นไปในทิศทางบวกเช่นกัน

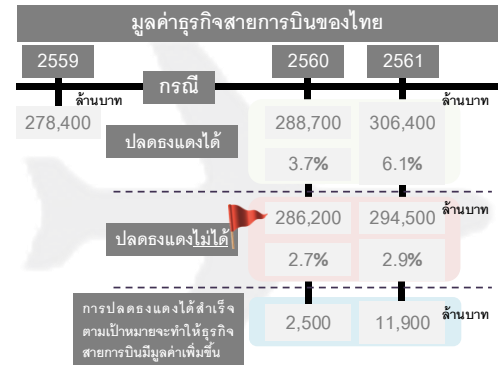
ธุรกิจสายการบินของสายการบินที่ได้รับความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยทางการบิน

หากการแก้ไขปัญหาความเชื่อมั่นด้านมาตรฐานการบินของไทยสามารถบรรลุสำเร็จ จะส่งผลต่อภาพลักษณ์ และความเชื่อมั่นที่มีต่อธุรกิจสายการบินของไทยและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ อาทิ ธุรกิจภาคพื้นดิน ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานให้ดียิ่งขึ้น เนื่องจากจะเป็นการลดข้อกั๊กขาที่มีต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย รวมทั้งลดอุปสรรคที่เกิดจากการตั้งข้อจำกัดทางด้านการบินจากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกาที่ไทยกำลังเผชิญอยู่ ซึ่งจะเป็นการเอื้อประโยชน์กับการเปิดเส้นทางการบินใหม่ รวมถึงสามารถเพิ่มเที่ยวบินและเพิ่มขนาดเครื่องบินในตลาดที่กำลังมีการเติบโตอย่างมีศักยภาพได้ โดยจะทำให้สายการบินของไทยที่เดิมมีแผนขยายเส้นทางการบินไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้แต่ต้องชะงักไว้ แล้วหันไปบินในเส้นทางอื่นซึ่งมีศักยภาพที่เป็นรองกว่าสามารถกลับมาดำเนินการตามแผนขยายเส้นทางการบินเดิมได้ อีกทั้งจะทำให้สามารถกลับมาบินไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา⁷ ตามแผนที่ได้วางไว้ได้

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ธุรกิจการบินของไทยได้ผ่านจุดต่ำสุดของวิกฤติความเชื่อมั่นด้านมาตรฐานการบินไปแล้ว โดยในระยะข้างหน้าการแก้ปัญหา ICAO และ FAA น่าจะมีความคืบหน้าออกมาเป็น

⁷ สหรัฐอเมริกาไม่ได้ห้ามเที่ยวบินของไทยเข้าประเทศ แต่เนื่องจากสายการบินของไทยได้ยกเลิกเส้นทางการบินไปยังสหรัฐอเมริกาเมื่อเดือนตุลาคม 2558 ก่อนที่ FAA จะประกาศลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัย ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการขอทำการบินใหม่

ระยะ จนกระทั่งกระบวนการแก้ปัญหาสามารถแล้วเสร็จได้ภายในครึ่งแรกของปี 2560 และทำให้ไทยสามารถปลดล็อกจากข้อจำกัดด้านความเชื่อมั่นทางการบินได้สำเร็จในช่วงครึ่งปีหลัง ส่งผลให้สายการบินของไทยสามารถดำเนินการขยายเส้นทางการบินพร้อมทั้งดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างเต็มศักยภาพ ทำให้ภาพรวมของธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 น่าจะปรับตัวขึ้นได้เป็นอย่างดี และจะส่งผลต่อเนื่องไปยังธุรกิจสายการบินในปี 2561 ให้สามารถเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 จะมีมูลค่า 286,200 ล้านบาท และน่าจะแตะ 306,400 ล้านบาท ในปี 2561 หากสามารถแก้ไขปัญหา ICAO และ FAA ได้สำเร็จเทียบกับกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาก็จะมีมูลค่า 286,200 และ 294,500 ล้านบาทในปี 2560 และ 2561 ตามลำดับ



ที่มา: คำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย
หมายเหตุ 1: มูลค่าธุรกิจสายการบินของไทยประมาณการจากภายใต้ของสายการบินพาณิชย์ที่จดทะเบียนในไทยรายใหญ่จำนวน 8 สายการบิน
หมายเหตุ 2: มูลค่าธุรกิจสายการบินของไทยในกรณีที่ปลดล็อกได้ประมาณการโดยมีสมมติฐานว่าไทยสามารถปลดล็อกได้ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2560 และพร้อมบินในเส้นทางที่ถูกยกเลิกชั่วคราวได้ในไตรมาสที่ 4 ของปี

ทั้งนี้ หากมองภาพรวมของโอกาสธุรกิจสายการบินของไทย การปลดล็อกปัญหาความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยทางการบินจะเป็นปัจจัยผลักดันเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งสอดคล้องกับการมีพื้นฐานธุรกิจการบินที่เข้มแข็งอยู่เดิม จากจุดแข็งสำคัญคือ **สายการบินของไทยมีโครงข่ายเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการมีโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อม** อีกทั้งอยู่ระหว่างการพัฒนาซึ่งรัฐบาลได้เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานของไทย 39 แห่งทั่วประเทศ เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนกว่า 227 ล้านคนภายในระยะเวลา 10 ปี เพื่อสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารซึ่งปัจจุบันมีอยู่กว่า 138.96 ล้านคน⁸ ซึ่งประเด็นสนับสนุนดังกล่าวจะเป็นรากฐานสำคัญที่จะเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจของสายการบินของไทยที่มีแผนการขยายฝูงบินและขยายตลาดการบินไปยังจุดหมายปลายทางทั้งในภูมิภาคและทั่วโลกได้อย่างเต็มศักยภาพ หรือสามารถกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า **สายการบินของไทยไม่เพียงแต่จะให้บริการเชื่อมโยงเส้นทางการบินระหว่างประเทศไทยกับจุดหมายปลายทางทั่วโลกเท่านั้น แต่จะมีฐานะเป็นศูนย์กลางการบินเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับจุดหมายปลายทางอื่นๆ ทั่วโลก ท่ามกลางสภาวะการคมนาคมทางอากาศของโลกที่มีทิศทางขยายตัวเป็นอย่างมากในอนาคต**

นอกจากนี้ การเป็นศูนย์กลางทางการบินดังกล่าวจะสะท้อนไปยังธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง **ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair, and Overhaul: MRO)** ให้ได้รับอานิสงส์ตามไปด้วย เนื่องจากนอกจากไทยจะมีอุปสงค์ต่อความต้องการบำรุงรักษาอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินแล้ว การที่มีภูมิศาสตร์ตั้งอยู่กึ่งกลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอยู่ในเอเชียแปซิฟิกซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีการคาดการณ์ว่าจะมีความต้องการเครื่องบินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40 ของความต้องการเครื่องบินใหม่ทั่วโลกในอีก 20 ปีข้างหน้า น่าจะก่อให้เกิดโอกาสอย่างมหาศาลต่อธุรกิจ MRO ซึ่งล่าสุดบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ค่ายยุโรปได้มีการลงนามร่วมกับสายการบินของไทยในการตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่

⁸ จำนวนผู้โดยสาร ณ ปี 2559 ของสนามบินในสังกัด บมจ.ท่าอากาศยานไทยจำนวน 6 แห่งและสังกัดกรมท่าอากาศยาน 26 แห่ง

สนามบินนานาชาติอยู่ตะเภาแล้ว โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ในอีกระยะ 5 ปีข้างหน้า อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของไทยจะมีมูลค่า 25,200-29,400 ล้านบาท เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 10.7-13.6 ต่อปี เมื่อเทียบกับมูลค่าในปี 2559 ที่ 13,700 ล้านบาท

เช่นเดียวกันกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่มีโอกาสในการพัฒนาจากความเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานกับอุตสาหกรรม MRO อีกทั้งไทยยังมีจุดเด่นจากความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่สามารถต่อยอดไปยังอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเพื่อส่งออกได้ โดยปัจจุบันมีบริษัทชิ้นส่วนอากาศยานลงทุนในประเทศไทยประมาณ 22 บริษัท วงเงินรวมกว่า 8,561 ล้านบาท รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อย่าง ธุรกิจคลังสินค้า เป็นต้น



ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย New S-curve ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)⁹ โดยมอบสิทธิประโยชน์เพื่อเป็นการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากต่างประเทศ ให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่สนามบินนานาชาติอยู่ตะเภาที่ไทยตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ทันสมัยที่สุดของเอเชียแปซิฟิก เพื่อให้บริการแก่สายการบินทั่วภูมิภาคและทั่วโลก โดยหากโครงการดังกล่าวสำเร็จจะเป็นการเติมเต็มให้ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมการบินมีความครบวงจร อันจะนำมาซึ่งปัจจัยสนับสนุนซึ่งกันและกันของแต่ละในห่วงโซ่อุปทานให้เติบโตไปพร้อมกัน ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตในระยะยาวได้ในอนาคต

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

⁹ EEC ตั้งอยู่ในเขตแดน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นการต่อยอดจากอีสเทิร์นซีบอร์ดเป็นซูเปอร์อีสเทิร์นซีบอร์ด เน้นการลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เรียกว่า First S-curve และ New S-curve ที่สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0