ดร. เพชรมณี ดาวเวียง

บทวิเคราะห์ผลกระทบสำหรับผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมต่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) จังหวัดสงขลาและปริมณฑล

สสว. ได้ร่วมกับสภาอุตสาหกรรมฯ ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) ภายใต้โครงการ “เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ SMEs ภาคการผลิตเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) โดยผู้ประกอบการได้ให้ความคิดเห็นและเสนอประเด็นที่น่าสนใจเพื่อให้ภาครัฐนำไปพิจารณา ซึ่งมีทั้งผลกระทบด้านบวกและด้านลบ เช่น ประเด็นด้านวัตถุดิบ การผลิต ต้นทุนการผลิต และมาตรฐาน ด้านแรงงานภายในประเทศ และการเคลื่อนย้ายแรงงานวิชาชีพ ด้านการลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ด้านตลาดสินค้าและลูกค้า ด้านอัตราภาษี ระเบียบพิธีการศุลกากรต่างๆ และความเสี่ยงที่ผู้ประกอบการต้องพึงระวัง

ปัจจัยหลักที่ผู้ประกอบการให้ความสนใจคือด้านวัตถุดิบ การผลิต ต้นทุนการผลิต และมาตรฐาน โดยสิ่งที่หารือกันมี 4 สาขาที่ให้ความสำคัญ ดังนี้

สำหรับอุตสาหกรรมอาหารทางภาคใต้ บริษัทที่เกี่ยวกับการผลิตกุ้งแช่แข็งได้ให้ความเห็นว่าแม้ว่าไทยเพาะเลี้ยงกุ้งเอง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการทำการค้า อย่างไรก็ตามเพื่อประกันความเสี่ยง ไทยสามารถนำเข้าจากมาเลเซีย ซึ่งจะได้วัตถุดิบเพิ่มขึ้น หรือนำเข้าปลาจากอินโดนีเซีย เพื่อส่งออกไปประเทศที่สาม โดยไม่ติดขัด เช่น ญี่ปุ่น ยุโรป อเมริกา ประเด็นคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา เน้นซื้อสินค้าราคาถูก ใครขายถูกก็ซื้อ ส่วนประเทศในกลุ่มยุโรปมีมาตรการกีดกันทางการค้าหลายอย่าง อย่างไรก็ตามประเทศญี่ปุ่นก็ยังเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ดีที่สุดกับไทย ปัจจุบันอุตสาหกรรมอาหารของไทยเริ่มมีการไปลงทุนในอินโดนีเซียเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลาง ส่วนอุตสาหกรรมอาหารกระป๋องนั้นแหล่งวัตถุดิบยังต้องใช้บริการจากประเทศเวียดนามและมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ในมุมของอุตสาหกรรมยา สิทธิบัตร มีชื่อทางการค้าและชื่อตัวยา ติดสิทธิบัตรเฉลี่ยประมาณ 5 ปีเมื่อเริ่มจดสิทธิบัตร หลังจากนั้นที่อื่นจึงจะผลิตได้ แต่ผู้ซื้อจะยึดติดกับตราสินค้า (Brand) เดิม เชื่อมั่น Brand เดิม ถ้าเปิดเสรีน่าจะเป็นโอกาสให้ผลิตยาที่ติดสิทธิบัตรได้ (หลังจากหมดสิทธิบัตรแล้ว) เชื่อมโยง Know How ในการผลิต , พัฒนา Skill ทักษะของบุคคลากรในอุตสาหกรรมยา เช่น พัฒนาด้านภาษา อังกฤษ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฯลฯ

ในด้านการเพาะปลูก แน่นอนว่า สินค้ายางพาราเป็นสิ่งที่ภาคใต้มีผลิตผลมาก ผู้ประกอบการยางพาราทางภาคใต้มองว่า การได้เรียนรู้ เทคโนโลยีด้านการผลิตเพิ่มเติมจากการรวมกลุ่มเป็นสิ่งที่ดี เพราะฉะนั้น ควรจะรวมกลุ่ม (Cluster) เพื่อดำเนินการครบวงจร ทั้ง Supply Chain เพราะไทยมีวัตถุดิบยางมาก แต่ขาดปลายน้ำ

อุตสาหกรรมจักรยานยนต์เป็นอีกมิติหนึ่งที่ภาคใต้ให้ความสำคัญ ในกลุ่มนี้มองว่า ถ้าเปิดเสรีไทยมีโอกาสส่งสินค้าจำหน่ายให้กับมาเลเซียเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากทางชายแดนนิยมใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น อุปสรรคเรื่อง Logistic เป็นปัญหาสำคัญมาก โดยเฉพาะเรื่องเสียเวลาเพราะรถติดที่ด่าน ควรจะเปิดด่านให้มากกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้แยกส่งสินค้า ออกจากช่องทางที่ใช้สำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อความรวดเร็ว โดยมองโอกาสในเรื่องของการส่งออกข้าวไปมาเลเซียได้รวดเร็วขึ้นและเป็นช่องทางที่ประเทศไทยได้เปรียบประเทศค้าข้าวรายใหญ่รองจากประเทศไทย การขาดปั๊ม NGV และปัจจัยอื่นๆ ทำให้ต้นทุน Logistic ของไทยสูงกว่าต่างชาติ ทำให้เป็นข้อเสียเปรียบในการทำการค้าของไทย และประเทศไทยไม่มี High Way (ทางใต้) แต่ในขณะที่ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ มี High way รองรับการขนส่งและเป็นเส้นทางที่สะดวกต่อการทำการค้าการลงทุน ซึ่งทอดทะลุยาวข้ามประเทศไปได้ ซึ่งเป็นอีกประเด็นที่ต้องขบคิดว่า ข้าไปหรือยังสำหรับการเริ่มต้นสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ถาวร

เป็นที่ทราบดีว่า ไทยขาดดุลการค้ากับมาเลเซียอยู่ในปัจจุบัน ไทยนำเข้าอุปกรณ์อิเล็กทรอนิคและคอมพิวเตอร์ แต่ส่งออกเพียงวัตถุดิบยาง ซึ่งไม่ได้มีการแปรรูปมากนัก สิ่งที่คุกคามการค้าของไทยคือ จีนส่งสินค้ามายังมาเลเซียมากจนการค้าทางภาคใต้ของประเทศไทยหรือภาครัฐฯ ควรเข้ามาวางมาตรการส่งเสริมให้เกิดรูปธรรมมากกว่านี้

ถ้ามองในมุมของความสามารถด้านภาษาแล้ว ประเทศเพื่อนบ้านอย่างเช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย สามารถพูดภาษา ได้ถึง 3-4 ภาษา ประกอบไปด้วยภาษาบาราตา ภาษาจีน ภาษาอังกฤษ ภาษายาวี ฯลฯ ซึ่งได้เปรียบไทยมาก จนต้องมองย้อนกลับหลักสูตรการเรียนการสอนของไทยในเรื่องการใช้ภาษาว่า ได้สอนอะไรให้นักเรียนบ้าง

ในด้านการเงินการลงทุนนั้น ปฏิเสธไม่ได้ว่า SMEs รายย่อย ยังขาดการเข้าถึงแหล่งเงินทุนมาก ภาครัฐฯ ควรมีมาตรการในเรื่องของการสร้างช่องทางพิเศษสำหรับ SMEs ในภาคใต้ ด้วยเหตุผลหลายประการทำให้ SMEs ไม่สามารถไปลงทุนในต่างประเทศได้อย่างมีศักยภาพและต่อเนื่อง ศักยภาพเหล่านี้สิงคโปร์ มาเลเซีย มีสูงกว่าไทย ต้องยอมรับว่าทำให้การแข่งขันของไทยด้อยกว่าที่ควรจะเป็น

นอกจากนี้แล้ว ทางด้านแรงงานภายในประเทศ และการเคลื่อนย้ายแรงงานวิชาชีพ เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการมองว่า จะเป็นผลกระทบอย่างมาก โดยกลุ่มสาขาที่ให้ความสนใจคือ อุตสาหกรรมอาหารกระป๋อง มองว่า มาตรฐานฝีมือแรงงาน จะผลักดันวุฒิที่ต่ำกว่าปริญญาตรี ที่มีทักษะ (Skill) ให้มีการพัฒนาที่สูงหรือดีกว่าที่ผู้ที่จบปริญญาตรีมาใหม่ๆ ส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมโรงกลึงนั้นมีหลายประเด็นที่ต้องนำมาทบทวน ขอสรุปรายละเอียดดังนี้

อุตสาหกรรมยานยนต์	อุตสาหกรรมโรงกลึง
– การเปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเข้ามาทำงานในสายงานที่ไทยขาดแคลน ซึ่งต้องทำให้ถูกต้องตามระเบียบ ซึ่งคนงานไทยไปอยู่ในภาคการผลิตที่ไม่ได้ใช้แรงงานเช่นในอดีต	– มีปัญหาเรื่องการต่อยอดในการสร้างเครื่องจักร เพราะติดขัดเรื่องทุน (รับทำเฉพาะ part ทำให้จำหน่ายได้เพียงราคาต่ำ ไม่มี Value added จึงไม่มีเงินลงทุนเพิ่ม)
- การจ้างแรงงานวิชาชีพที่มีฝีมือติดขัดเพราะค่าแรงสูงและมีจำนวนน้อย คุณภาพไม่แน่นอน แต่	- การลงทุนเครื่องจักรในสถาบันการศึกษา เช่น เครื่องกลึงในวิทยาลัยขาดแคลน ขาดการฝึกฝน

มาเลเซียมีการจ้างงานด้วยเงินเดือนที่สูงกว่าไทย อาจเนื่องมาจาก economy of scales ในอุตฯ อุตสาหกรรมยานยนต์ของมาเลเซีย	ฝีมือ
- การขาดแคลนแรงงานระดับช่าง อาชีวะ ปวส. เพราะวัฒนธรรมและค่านิยมในการทำงานของคนไทยเปลี่ยนไป รักงานสบาย ไม่อยากทำงานในโรงงาน อยากทำงาน office และค่านิยมในการจบปริญญาตรี (เงินเดือนต่ำกว่าปริญญาตรีเป็นประเด็นรอง บางคนจบ ปริญญาตรีมาแล้วยินดีจะรับเงินเดือน ปวส.) ระบบการศึกษาไทยไม่ได้สอนว่าจบมาแล้ว จะต้องทำงานหาเลี้ยงชีพในอนาคต คนรุ่นใหม่ไม่คิดไม่ได้มุ่งมั่นในการทำงานในวิชาชีพของตน เช่น ช่างเทคนิคที่เชี่ยวชาญงานจริงๆ มีน้อยและหาได้ยากมาก	- แนวโน้มการขาดแคลนช่างฝีมือไทยที่เพิ่มขึ้นจากการยุบรวมวิทยาลัยเช่น ปวส.เป็นสถาบันในอนาคตให้กลายเป็น ปริญญาตรี
- โครงสร้างระบบเงินเดือนไทย การปรับเงินเดือนวัดจากระดับการศึกษา ต่างจากญี่ปุ่นที่การปรับเงินเดือนปรับตามความสามารถ ปวสไทยทำงานใกล้เกษียณ เงินเดือน 2 หมื่นกว่า ปัจจุบันแรงงาน ปวส จะใช้วุฒิปริญญาตรีมาทำงานแทน	– การแก้ไขปัญหาการขาดแคลน เช่น HR. ของบริษัทอาจจะมีการจูงใจในการจ้าง ช่าง ปวส ต่างๆ เช่น ฐานและการปรับเงินเดือนให้สูงขึ้น (กทศึกษา กำลังตั้งคณะทำงานเพื่อประเมินสมรรถนะ อาชีวะ เพื่อแก้ปัญหานี้ ถ้าประเมินผ่าน เด็กจบ ปวช ปวส จะได้เงินเดือนเท่าปริญญาตรี แต่การประเมินอาจจะยากเกินไป วิธีการประเมินผลทำได้ยาก เป็นต้น)
- มาตรฐานอาเซียนมีปัญหาในการยึดว่าจะเอามาตรฐานใดอิงกับอะไร ในทุกอุตสาหกรรม - สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยใช้มาตรฐานญี่ปุ่นอยู่แล้ว แต่ต้องแยกกันชัดเจนระหว่าง SMEs และรง.ใหญ่ SMEs ซึ่งทั้งสองมาตรฐานก็ใช้ได้ สำหรับรายเล็กก็สามารถขายสินค้าในตลาดล่างราคาถูกกว่าได้ แม้ว่าใช้วัตถุดิบตัวเดียวกันก็ตาม	– ประเทศมาเลเซีย นำเข้าแรงงานจากอินโดนีเซีย ส่วนช่างฝีมือ mechanic มาจากฟิลิปปินส์ คนมาเลเซียที่มีเชื้อสายแขก ไม่ค่อยเรียน ส่วนมาเลเซียเชื้อสายจีนไปเรียนเมืองนอกพูดได้หลายภาษาทำธุรกิจกับต่างประเทศได้คล่องตัว ถ้ามองภาพใหญ่แล้ว คนมาเลเซียส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยมีความถนัดทางช่าง

ในด้านแรงงานฝีมือวิชาชีพนั้น ได้ขอสรุปว่า ขาดการวางยุทธศาสตร์ในการศึกษา เทคโนโลยีการผลิต สายพาน Automatic เหล่านี้ SMEs ไทยยังขาด ในประเทศญี่ปุ่นบริษัทเล็กๆ มีการพัฒนาเครื่องจักรเพื่อให้ลดคนงาน แต่ไทยขาดคนคิด สร้างเครื่องจักรประเภทนี้ ต้องนำเข้าเครื่องจากต่างประเทศ ทำให้ต้องใช้แรงงานมาก รัฐบาลอาจจะช่วยสนับสนุนการคิดค้น สร้างอุตสาหกรรมการผลิต อุปกรณ์เครื่องจักรที่ผลิตเป็นจำนวนมาก (Mass Production) เกาหลี จีน ไต้หวัน มีอะไหล่จักรกลขายอยู่ทั่วไป SMEs เขาจึงมีโอกาสสร้างเครื่องมากกว่า SMEs ไทย ในส่วนของต้นทุน SMEs ไทย มีต้นทุนสูงในหลาย

ประเด็น เช่น วัตถุดิบอะไหล่ต่างๆ จะแพงกว่า ทำให้การพัฒนา Technology Knowhow พัฒนาไม่ได้เท่าที่ควร รัฐบาลควรช่วยพัฒนาตั้งแต่ต้นน้ำ (วัตถุดิบ อะไหล่เครื่องจักรที่เป็น Mass) เพราะปัจจุบันเอกชนดำเนินการผลิตเครื่องจักรด้วยต้นทุนสูงด้วยทุนของตนเองทั้งหมด (ต้องจ้างโรงกลึงทำทุกชิ้น + อุปกรณ์อิเลคทรอนิกส์ด้วย)

ส่วนในด้านการลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศนั้น ทางอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มองถึงการสนับสนุนด้านเงินทุนและดอกเบี้ยกับ SMEs เพื่อเอื้อให้มากกว่านี้ เช่น กรณี HONDA ในประเทศญี่ปุ่นที่รัฐบาลให้การสนับสนุนในการเข้าไปลงทุนทั่วโลก

ในด้านตลาดสินค้า และลูกค้านั้น อุตสาหกรรมอาหารมองว่า ไทยน่าจะมีการส่งออกไปมาเลเซีย สิงคโปร์ได้ เข้า Niche Market เช่น ทำลูกชิ้นส่งปีนัง มาเลเซีย สิงโปร์ เป็นการแก้ปัญหา stock และเพิ่มมูลค่าด้วย นอกจากนี้แล้ว ผู้ประกอบการไทยในภาคใต้มีการส่งอาหารแปรรูปสัตว์น้ำเช่น ปูอัด ส่งขายไปยัง ลาว กัมพูชา บ้างแล้ว ส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์ ในอนาคตต้องมีตลาดในประเทศนั้นๆ เช่น บริษัทรถไปเปิดสาขาที่ประเทศ ก. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Supplier) ที่ทำให้ก็ตามไปเปิดโรงงานอีกทอดหนึ่ง แต่ในความเป็นจริง SMEs ทำไม่ได้ และรัฐบาลไทยไม่มีการสนับสนุน SMEs ไทยให้ไปเปิดโรงงานในต่างประเทศอย่างจริงจัง ถ้ามีดอกเบี้ยต่ำกว่านี้ก็จะมี SMEs ออกไปบุกตลาดในอาเซียนมากขึ้น

ในส่วนของอัตราภาษี ระเบียบพิธีการศุลกากรที่อุตสาหกรรมยานยนต์มองนั้น เชื่อว่าแรงจูงใจในการลดภาษี มีน้อยกว่าปัจจัยด้านอื่น เช่น ต้นทุนสารเคมีที่นำเข้าจากประเทศนอกกลุ่ม ASEAN แต่ AEC ไม่มีผลเพราะซื้อขายกันปกติอยู่แล้ว

เมื่อการเข้ามาของ AEC ไม่สามารถหยุดได้ ผู้ประกอบการควรพึงระวังความเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ กลุ่มอุตสาหกรรมอาหารกระป๋องมองว่า ต้นทุนการพัฒนาด้านภาษาให้กับแรงงาน จะสูงมาก และวินัยในการศึกษา การทำงาน ความอดทนของพนักงานมีน้อย รักสบาย ฟุ้งเฟ้อเรื่องค่าใช้จ่าย สื่อพยายามสร้างให้คนไทยเป็นหนี้ เครดิตการ์ด นโยบายการหาเสียง เช่นบัตรเครดิตเกษตรกร โฆษณาจูงใจให้ฟุ้งเฟ้อ ทำให้ค่านิยมคนไทยเปลี่ยนไป ประเด็นที่สองคือ ควรสร้าง Core ของประเทศไทย ว่าจะมุ่งและแก้ปัญหาไปในทิศทางใด อีกประเด็นคือ ในเรื่องของการใช้ Port สิงค์โปร์ ในอาเซียน ซึ่งไทยยังไม่มี Port ที่ได้มาตรฐาน ปัจจุบันอุตสาหกรรมอาหารกระป๋องส่งออกไป EU อนาคตลูกค้าอาจจะเปลี่ยนไปสั่งซื้อกับเวียดนาม และอาจทำให้ผู้ประกอบการต้องย้ายฐานการผลิตไปเวียดนาม ก็เป็นได้

นอกจากนี้แล้ว ผลกระทบทั่วไป ที่ผู้ประกอบการในเขตจังหวัดสงขลาจะได้รับคือ

- ปัญหาการเมืองของไทย เช่น การประกันราคาข้าว ฯลฯ
- ปัญหาความไม่สงบในภาคใต้ เป็นปัจจัยสำคัญที่หลายโรงงานย้ายฐานการผลิต
- ปัญหาความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ อาจแก้โดยมี ช่อง TV ภาษาอังกฤษ การ์ตูน โชว์ ภาษาอังกฤษ ให้เด็กดู ให้มีการ Present เป็นภาษาอังกฤษในชั้นเรียนในระดับมหาวิทยาลัยในปี 3-4 เป็นต้น
- ปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวด เช่น เอกสารสิทธิ์ในที่ดินรัฐ เช่นภาคใต้ มีการรุกป่าเพื่อปลูกยาง ทำให้ขาดป่าในการซับน้ำ (ภาคอื่นเริ่มมีปัญหาเรื่องนี้ด้วยเช่นกัน)
- การทะเลาะกับประเทศเพื่อนบ้าน

- เพื่อนบ้านมีบางประเด็นที่อาจเอาเปรียบไทย เช่น มาเลเซีย ให้ไทยเป็นผู้ผลิต แล้วมาเลเซียเป็น HUB halal foods เป็นต้น
- การศึกษาจบปริญญาตรียังไม่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ ซึ่งการเตรียมความพร้อมสู่ AEC นั้น ปัจจัยนี้จำเป็นต้องได้รับการส่งเสริม
- ภาคใต้ ติดปัญหาแรงงานและน้ำท่วม อาจจะเกิดน้ำท่วมปีละครั้ง ภาครัฐไม่มีการวางแผนป้องกันปัญหา ส่วนใหญ่เป็นการแก้ไข ซึ่งไม่ทันการ ในอดีต สมัยก่อน 10ปีจะประสบปัญหาน้ำท่วมต่อครั้ง ก็ยังพอรับสถาณการณ์ได้ แต่ปัจจุบันเกิดปัญหาเกือบทุกปีและความถี่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ
- การป้องกันการถือครองที่ดิน จากต่างชาติ ซึ่งไม่มีหน่วยงานใดให้ความสนใจมากนัก
- ความมั่นคงด้านพลังงาน ภาคใต้ โรงไฟฟ้าภาคใต้ มีโรงไฟฟ้า 2 โรง 1 โรงคือโรงไฟฟ้าจะนะ ปิดไปแล้ว ส่วนที่กระบี่ ลิกไนต์กระบี่หมด ต้องใช้น้ำมันเตาแทน อาจจะต้องนำเข้าลิกไนต์จากอินโดนีเซีย มาเสริม เพื่อให้เกิดความมั่นคงขึ้น
- ประเทศมาเลเซีย มีต้นทุนด้านน้ำมันถูกกว่าประเทศไทย ทำให้ต้นทุน Logistic ถูกกว่า ซึ่งส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าเช่นกัน
- สถานีส่ง NGV มี 2 สถานี ซึ่งไม่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ ปัญหาเหมือนกับทางภาคเหนือ

สิ่งที่ท้าทายและโอกาสของผู้ประกอบการ เมื่อเกิดการรวมกลุ่ม AEC ในอนาคต กิจการจะมีการดำเนินการในกิจกรรมอะไรบ้าง เป็นคำถามที่ต้องได้รับคำตอบ และต้องดำเนินการอย่างไร นอกจากนี้แล้วกิจกรรมในเชิงรุก ที่ผู้ประกอบการควรให้ความสนใจ เช่น เปิดสาขาใหม่ในต่างประเทศเพื่อขยายฐานลูกค้า ผู้ประกอบการเชื่อว่า มีการรวมกลุ่มทางธุรกิจทางแนวตั้งและแนวราบ (Cluster) และมุ่งเน้นด้าน Supply chain โดยมีพี่เลี้ยงคอยให้คำปรึกษาแนะนำการแก้ไขปัญหา เพื่อการพัฒนา เติบโต และต่อรองกับภายนอก การสร้าง Brand เพื่อสร้างมูลค่าและคุณค่าของสินค้าตน ส่วนกิจกรรมในการตั้งรับ เช่น การลดต้นทุนเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ เหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ โดยเฉพาะการปรับปรุงความคิดของพนักงานและกิจการเจ้าของคนเดียว เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้มีส่วนในการพัฒนาองค์กรร่วมกัน

ท้ายสุดคือ สิ่งที่ผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือและผลักดันคือ ในเรื่องของรัฐบาลขาดข้อมูลในการประชาสัมพันธ์ เรื่องโครงการต่างๆ เช่น BOI มีนโยบายสนับสนุนเอกชนไปลงทุนในต่างประเทศ แต่เอกชนไม่ทราบเรื่องเท่าที่ควร เป็นต้น ภาคเอกชนได้แนะว่า ควรแก้ไขด้วยการออกสื่อโฆษณาทางทีวี เพื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เตรียมความพร้อม AEC และการส่งเสริมการเรียนรู้ของรัฐบาลให้กับเอกชนอย่างครบถ้วนและต่อเนื่อง ในภาคการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำสู่ปลายน้ำ เช่น การจัดแผนธุรกิจ แผนการตลาด การวางแผนการผลิต คิดต้นทุนอย่างไรให้เหมาะสม หรือปัจจัยอื่นๆ ที่ภาครัฐฯ สามารถดำเนินการให้เป็นรูปธรรมกว่าที่เป็นอยู่ เป็นต้น สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางขนาดย่อมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า บทความนี้จะเป็นสื่อกลางในการส่งผ่านข้อมูลให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบเบื้องต้นเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อไป