



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง กลยุทธ์การทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยง
การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
ระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

จัดทำโดย นางสาวพรพิมล สุกันธวิช
รหัส 9018

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 9 ปี 2560
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง กลยุทธ์การทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยง
การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
ระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

จัดทำโดย นางสาวพรพิมล สุกันธวณิช
รหัส 9018

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 9 ปี 2560
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักรับบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภัทเรศ ศรีโชติ)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(เอกอัครราชทูต ดร. อภิชาติ ชินวรรณ)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. กฤตินี ณ์ภูษุฒิสิริ)
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานการศึกษาฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบและสถานะ ความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในอุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วน และรูปแบบของการดำเนินการกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจ และ (2) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ ในการจัดทำกลยุทธ์ของการดำเนินการกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศเพื่อ ส่งเสริมความเชื่อมโยงของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศอินเดียและตอบสนองความต้องการของภาคเอกชนไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในกระทรวง การต่างประเทศ ภาคธุรกิจและภาคเอกชนของประเทศไทยและประเทศอินเดีย พบว่า

1. สถานะความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศอินเดีย มีรูปแบบของการค้าภายในอุตสาหกรรม (Intra-Industry Trade) และการค้าระหว่างบริษัท (Intra-firm Trade) ภายใต้ระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลกสูง มีการใช้ ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีและนโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้างของภาครัฐทั้งจากประเทศ ไทยและประเทศอินเดีย

2. ประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านการค้าการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ประกอบด้วย ปัญหาการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์บางรายการให้กับสินค้าจาก ประเทศอินเดียเนื่องจากเงื่อนไขในความตกลง FTA ปัญหาการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการจากประเทศไทยที่ลงทุนในประเทศอินเดีย และปัญหาจากเตรียมบังคับใช้ประกาศ กระทรวงพาณิชย์เรื่องการกำหนดให้สินค้าที่ใช้ได้สองทาง (Dual Use Items-DUI) ขณะที่โอกาสใน การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศอินเดียมีอยู่ค่อนข้างสูง โดยผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีให้ เพิ่มขึ้น รวมทั้งการที่ทั้งสองฝ่ายมีความตั้งใจที่จะพัฒนาศักยภาพด้านการผลิตและการทำการวิจัย ร่วมกันและการที่ผู้ประกอบการไทยสามารถร่วมมือกับผู้ผลิตรายอื่นในประเทศญี่ปุ่นในการเข้าสู่ตลาด ประเทศอินเดียเพื่อขยายการผลิตและการลงทุนร่วมกันในประเทศอินเดียในโมเดล “พื้จูงน้อง”

3. ความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย คือ การที่บริษัทผู้ผลิตรายอื่นของโลกภายใต้ ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกอาจลดความสำคัญของฐานการผลิตในประเทศไทย และย้ายฐานการผลิต ไปยังประเทศที่มีการขยายตัวของตลาดและต้นทุนต่ำกว่า ขณะที่ผู้ประกอบการจากประเทศไทยมี ความต้องการที่จะใช้ภาครัฐเร่งแก้ไขปัญหให้กับภาคเอกชน โดยเฉพาะการจัดทำ Agreement on Social Security และแก้ไขปัญหาการเก็บภาษีซ้อนกับฝ่ายอินเดีย และการสนับสนุนการเพิ่มขีด ความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

4. รูปแบบของการดำเนินการกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยง ด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของ กระทรวงการต่างประเทศ ประกอบด้วย การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายและกฎระเบียบที่เอื้อต่อ

การการค้าและการลงทุน อาทิ การผลักดันความตกลง FTA การจัดตั้งสภาธุรกิจไทย-อินเดีย และความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันและการเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) ของผู้ประกอบการไทย การสร้างบรรยากาศทางธุรกิจและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการค้าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และการช่วยแก้ไขปัญหาให้กับภาคเอกชนไทย

5. จากบทวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) พบว่า การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในช่วงปี 2557-2559 ยังมีการดำเนินการ “น้อยมาก” หรือขาดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนใน 3 ด้านหลัก ได้แก่ การส่งเสริมการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิต การดำเนินงานส่งเสริมความร่วมมือด้านการผลิตซึ่งเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าของโลก และการดำเนินงานเพื่อการพัฒนา

6. การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของกระทรวงการต่างประเทศมีจุดแข็งที่สำคัญ ได้แก่ การมีโครงสร้างและกลไกการทำงานที่ทำงานสอดประสานกันภายใต้แผนนโยบายด้านการต่างประเทศและการทูตเชิงเศรษฐกิจ การมีบุคลากรและการสร้างเครือข่ายที่มีคุณภาพ การมีงบประมาณรองรับการดำเนินการกิจการงาน การมีกลไกด้านสื่อประชาสัมพันธ์หลากหลายช่องทาง และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นต้น และมีจุดอ่อน เช่น การที่หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศมิได้กำหนดให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นภารกิจงานที่ต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก (Priority Areas) และมีได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและความเชื่อมโยงกับระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลก รวมทั้งยังขาดแนวทาง/กลยุทธ์ที่สามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการสนับสนุนความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมที่ชัดเจน เนื่องจากกระทรวงการต่างประเทศมิได้เป็นหน่วยงานหลักที่จะต้องดำเนินงาน และยังมีปัญหาในเรื่องของบุคลากรไม่เพียงพอกับภารกิจงาน เป็นต้น

7. รายงานการศึกษาฉบับนี้นำเสนอข้อเสนอแนะว่า หากกระทรวงการต่างประเทศประสงค์จะดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และตอบสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณากำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่กระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญในลำดับแรก พร้อมทั้งได้เสนอกลยุทธ์ 3 ด้าน ได้แก่ กลยุทธ์การขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตโดยผ่านกลไกและกิจกรรมการค้าและการลงทุน กลยุทธ์การส่งเสริมความเชื่อมโยงผ่านบริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนและการประชาสัมพันธ์ศักยภาพผู้ประกอบการไทย และกลยุทธ์การพัฒนาทุนความรู้ ขีดความสามารถในการแข่งขันและบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทย

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการอบรมนักบริหารการทูต รุ่นที่ 9 ประจำปี 2560 ซึ่งผู้เขียนขอขอบพระคุณคณะอาจารย์ที่ปรึกษาทั้งสามท่าน ซึ่งได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภัทเรศ ตรีโชติ เอกอัครราชทูต ดร. อภิชาติ ชินวรรณโณ และรองศาสตราจารย์ ดร. กฤตินี วัฒนรัฐวุฒิสิทธิ์ เป็นอย่างยิ่ง ที่ได้กรุณาอดทนอ่านรายงานการศึกษา พร้อมทั้งได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่ผู้เขียนตลอดช่วงการจัดทำรายงานการศึกษานี้

ในโอกาสนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณคุณแม่ คุณพ่อและครอบครัวของผู้เขียนที่ได้ให้กำลังใจกำลังกาย และความเข้าใจ ซึ่งทำให้ผู้เขียนได้ก้าวผ่านอุปสรรคต่าง ๆ จนสามารถเขียนรายงานการศึกษานี้จนเสร็จสิ้น ขอขอบพระคุณท่านปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ท่านเอกอัครราชทูต ชูตินธร คงศักดิ์ ผู้บริหาร และผู้ร่วมงานทีมประเทศไทยของสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนีวา ท่านอธิบดีทรงพล สุขจันทร์ ทีมผู้บริหาร ผู้อำนวยการกองสหภาพยุโรปและเพื่อนร่วมงานจากกรมยุโรป ที่ได้ให้การสนับสนุนผู้เขียน เข้าร่วมการอบรม รวมทั้งผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในกระทรวง การต่างประเทศ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองมুমไบ สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองกัลกัตตา หน่วยงานจากภาครัฐและภาคเอกชนอื่น ๆ ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ได้ให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำรายงานการศึกษานี้

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี เพชรรัตน์ ผู้อำนวยการสถาบัน การต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการและเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้จัดกำหนดการการฝึกอบรม การศึกษา ดูงาน อำนวยความสะดวกและสนับสนุนผู้เขียนในทุก ๆ ด้านตลอดช่วงการอบรมหลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 9 ซึ่งมีคุณค่ายิ่งในการเสริมสร้างความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้เขียนในครั้งนี้

ท้ายสุด ขอขอบคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ ร่วมรุ่นที่ได้มอบเวลาแห่งมิตรภาพที่ดีที่สุด และได้แบ่งปันประสบการณ์อันน่าประทับใจและน่าจดจำร่วมกัน ในช่วงระยะเวลา 2 เดือนกว่าของการฝึกอบรมที่ผ่านมา

พรพิมล สุคันธวิช

สิงหาคม 2560

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา	3
1.4 ประโยชน์ของการศึกษา	5
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 การทูตเชิงเศรษฐกิจ	6
2.2 ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย	10
2.3 ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า	14
2.4 ระบบห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและของประเทศอินเดีย	16
2.5 สรุปกรอบแนวคิด	19
บทที่ 3 ผลการศึกษา	21
3.1 รูปแบบและสถานะของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย	21
3.2 ประเด็นปัญหา โอกาส และความต้องการของภาคเอกชนในการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย	31
3.3 รูปแบบของการดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของกระทรวงการต่างประเทศ	38
3.4 บทวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็ง จุดอ่อนของการดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย	42
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	46
4.1 สรุปผลการศึกษา	46
4.2 ข้อเสนอแนะ	48
บรรณานุกรม	53
ประวัติผู้เขียน	57

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภท ยานยนต์ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ (HS Code รหัส 87) ของประเทศไทยกับประเทศอินเดียช่วงปี 2555-2559 (CIF Baht)	22
ตารางที่ 2	สินค้า 8 ลำดับแรก (HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดจากประเทศไทยไปยังประเทศอินเดีย ในช่วงปี 2557-2559	23
ตารางที่ 3	สินค้า 8 ลำดับแรก (HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดของประเทศไทยจากประเทศอินเดีย ในช่วงปี 2557-2559	23
ตารางที่ 4	รายชื่อผู้ส่งออกไทยไปยังประเทศอินเดีย 20 ลำดับแรก ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557-2559	25
ตารางที่ 5	รายชื่อผู้นำเข้าของไทยจากอินเดีย ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557-2559	26
ตารางที่ 6	มูลค่าการส่งออกไปยังอินเดียและการนำเข้าจากอินเดียภายหลัง FTA ไทย-อินเดีย และ FTA อาเซียน-อินเดียมีผลบังคับใช้ ภายใต้ HS Code รหัส 87	28
ตารางที่ 7	การส่งออกและการนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจาก ความตกลงการค้าเสรี ปี 2559 หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ	29

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การทูตเชิงเศรษฐกิจถือเป็นเครื่องมือเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญภายใต้นโยบายต่างประเทศ โดยกระทรวงการต่างประเทศได้กำหนดบทบาทและแนวทางในการดำเนินการเพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุนของประเทศไทย และสนับสนุนภาคเอกชนไทย โดยผ่านกลไกการค้าในวงกว้างที่สำคัญ ได้แก่ กรม กอง สถานเอกอัครราชทูต สถานกงสุลใหญ่ และศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ เป็นต้น

หนึ่งในยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศและการทูตเชิงเศรษฐกิจที่กระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญคือ การส่งเสริมความร่วมมือเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย เนื่องจากประเทศอินเดียเป็นประเทศที่เป็นตลาดเกิดใหม่ ซึ่งมีพลวัตการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังเป็นประเทศคู่ค้าและประเทศคู่ลงทุนที่สำคัญของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชียใต้ นอกจากนี้ ประเทศอินเดียยังเป็นประเทศที่มีบริษัทข้ามชาติเข้าไปทำการค้าและลงทุนผลิตสินค้าภายใต้ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกในหลากหลายสาขา ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนด้วย ภาคเอกชนจากอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยได้มีกิจกรรมทางการค้าและการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนกับประเทศอินเดียอย่างต่อเนื่อง โดยทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างเป็นประเทศผู้ผลิตภายใต้ระบบห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเป็นผู้ผลิตและส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยถือว่ามีมูลค่ามหาศาลและมีส่วนในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ จากสถิติของกรมศุลกากร (2560ก) พบว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์ประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (HS 87) และผลิตภัณฑ์ล้อยาง (HS 4011) จากประเทศไทยไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ในปี 2559 มีมูลค่ารวม 959,705 ล้านบาท และ 125,324 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 12 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าของประเทศไทยทั้งหมด ขณะที่การลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และการผลิตล้อยางในประเทศไทยมีมูลค่ารวมถึง 34,185 ล้านบาท (มกราคม-สิงหาคม 2559) โดยประเทศไทยส่งออกผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (HS 87) และผลิตภัณฑ์ล้อยาง (HS 4011) ไปยังประเทศอินเดียรวม 12,375 ล้านบาท และ 2,222 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.28 และร้อยละ 1.77 ของมูลค่ารวมการค้าผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (HS 87) และผลิตภัณฑ์ล้อยาง (HS 4011) อีกทั้งยังมีนักลงทุนจากประเทศไทยเข้าไปลงทุนในประเทศอินเดียและนักลงทุนจากประเทศอินเดียเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพื่อผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ด้วย

จากพลวัตความเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียและความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนดังกล่าวต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย และต่อ

ภาคเอกชนของประเทศไทยทั้งที่ทำการค้าและลงทุนในประเทศไทยและประเทศอินเดีย ตลอดจนการให้ความสำคัญของการดำเนินนโยบายมองตะวันตกของรัฐบาลไทยทำให้กระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญกับการดำเนินงานการทูตเชิงเศรษฐกิจกับประเทศอินเดียในฐานะประเทศที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ทั้งในด้านการเมืองและเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น โดยที่ผ่านมาหน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศ อาทิ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน เป็นต้น ได้จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ การจัดการศึกษาดูงาน การเผยแพร่ข้อมูลทางเว็บไซต์และการจัดสัมมนาเพื่อให้ความรู้แก่ภาคเอกชนจากประเทศไทยเกี่ยวกับสู่ทางการค้าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศอินเดีย ขณะเดียวกัน ก็ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมให้ภาคเอกชนจากประเทศอินเดียได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสู่ทางการค้าการลงทุนในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ดี การดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจซึ่งเป็นไปเพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทยและประเทศอินเดียยังมีอยู่น้อย เนื่องจากหน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศยังขาดข้อมูลและการศึกษาวิจัยในเชิงลึกเกี่ยวกับสถานะและรูปแบบของความเชื่อมโยงของการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทยและประเทศอินเดีย รวมถึงขาดข้อมูลเกี่ยวกับโอกาส ปัญหา อุปสรรคและความต้องการของภาคเอกชนในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างไทยและอินเดีย ทำให้ไม่สามารถกำหนดภารกิจการดำเนินงานการทูต เชิงเศรษฐกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการและแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคด้านการค้าการลงทุนของภาคเอกชนในเชิงลึกได้

ดังนั้น การศึกษาความเชื่อมโยงของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลและบทวิเคราะห์เกี่ยวกับสถานะการค้าและการลงทุน รูปแบบของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทยและประเทศอินเดีย ความเชื่อมโยงกับกลไกความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับรัฐ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับโอกาส ปัญหา อุปสรรคและความต้องการของภาคเอกชน จะทำให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์ของภาคอุตสาหกรรมในบริบทความเปลี่ยนแปลงของโลกปัจจุบันซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับการบริหารจัดการห่วงโซ่คุณค่าระดับโลก อันจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมผลประโยชน์ของภาคเอกชนและเศรษฐกิจของประเทศไทยในภาพรวม นอกจากนี้ การศึกษาสถานะของการดำเนินภารกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจและการวิเคราะห์ถึงจุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนปัญหาอุปสรรคของการดำเนินภารกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมความเชื่อมโยงของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียจะทำให้กระทรวงการต่างประเทศสามารถเติมเต็มสิ่งขาดและสามารถเสริมเน้นจุดแข็งอันจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินภารกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจของหน่วยงานในกระทรวงการต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบและสถานะความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และรูปแบบของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ

1.2.2 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการจัดทำกลยุทธ์ของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียและตอบสนองความต้องการของภาคเอกชนไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากวัตถุประสงค์ดังกล่าว รายงานฉบับนี้ ได้ตั้งคำถามของการศึกษาสองข้อ ได้แก่

1) ความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีสถานะและรูปแบบอย่างไร

คำถามนี้เกี่ยวข้องกับการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียว่า มีสถานะด้านการค้าและการลงทุนอย่างไร มีรูปแบบของความเชื่อมโยงเป็นอย่างไร อาศัยกลไกความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภาครัฐที่มีอยู่มากน้อยเพียงใด และอะไรคือปัญหา และความต้องการของผู้ประกอบการ

2) การดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศในการสนับสนุนความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดียมีรูปแบบอย่างไร

คำถามนี้เกี่ยวข้องกับการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบของการดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจของหน่วยงานสังกัดกระทรวงการต่างประเทศในการสนับสนุนความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดีย การดำเนินการกิจการดังกล่าวมีจุดอ่อน จุดแข็งอย่างไร และหากต้องการพัฒนาให้ดีขึ้น ควรปรับปรุงแก้ไขอย่างไร ซึ่งคำถามนี้ จะนำไปสู่การจัดทำกลยุทธ์การทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดียต่อไป

1.3 ขอบเขตของการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาของรายงานฉบับนี้จำกัดเฉพาะ (1) การศึกษาและวิเคราะห์สถานะและรูปแบบของความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย ซึ่งครอบคลุมประเด็นเกี่ยวกับสถานะการค้าการลงทุน ความเชื่อมโยงกับกลไกความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับรัฐ ตลอดจนศึกษาถึงปัญหา อุปสรรคและความต้องการของภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องหรือส่งผลต่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงทางการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย และ (2) การศึกษารูปแบบของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของหน่วยงานในกระทรวงการต่างประเทศเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในช่วงปี 2557-

2559 และการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็ง จุดอ่อน ของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยงดังกล่าว

1.3.2 วิธีการดำเนินการศึกษา

วิธีดำเนินการศึกษาของรายงานฉบับนี้ ประกอบด้วย (1) การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยเกี่ยวกับการทูตเชิงเศรษฐกิจ ปัจจัยที่ทำให้การทูตเชิงเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพ การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศที่ผ่านมา ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและглоความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย ทฤษฎีระบบห่วงโซ่คุณค่า และความเชื่อมโยงการผลิตของโลก การวัดความเชื่อมโยงระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก และการเพิ่มประสิทธิภาพระบบห่วงโซ่คุณค่าโลก ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยกับประเทศอินเดีย เพื่อให้ได้กรอบความคิดเพื่อใช้ในการกำหนดแนวคำถามในแบบสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างและวิเคราะห์สถานะและรูปแบบของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียและการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ (2) การรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในกระทรวงการต่างประเทศ ภาคธุรกิจและภาคเอกชนของประเทศไทยและประเทศอินเดียมาใช้ในการวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดเพื่อนำไปสู่การจัดทำกลยุทธ์ของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.3.3 ระเบียบวิธีการศึกษา

ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ อันประกอบไปด้วยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ รายงานสถิติ รายงานการค้า การลงทุน บทความ ข่าว บทสัมภาษณ์ รายงานประจำปีและเอกสารของหน่วยงานการกระทรวงการต่างประเทศ หน่วยงานราชการไทย หน่วยงานราชการอินเดีย สภาอุตสาหกรรม สภาหอการค้า สมาคมผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน บริษัทเอกชนจากทั้งในประเทศไทยและประเทศอินเดีย รายงานการศึกษาวิจัยของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากการค้นคว้าทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์สถานะและรูปแบบของความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียและการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ และการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องในกระทรวงการต่างประเทศ หน่วยงานราชการ ภาคธุรกิจและบริษัทเอกชนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดีย อันประกอบด้วย ผู้แทนจาก (1) กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (2) กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา (3) สำนักนโยบายและแผน (4) สำนักบริหารการคลัง (5) ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ (6) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี (7) สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน (8) สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองมุมไบ (9) สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองกัลกัตตา (10) กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (11) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (12) กลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (13) สถาบันยานยนต์ (14-15) บริษัทเอกชนไทย ได้แก่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท Thai Summit Autoparts India Private Limited และ (16-17) ภาคเอกชนของประเทศอินเดีย ได้แก่ Confederation of Indian Industry (CII) และ India-

ASEAN–Sri Lanka Chamber of Commerce and Industry ประจำเมืองเจนไน และ (18) บริษัท Isuzu Motors India Pvt. Ltd. (แห่งละ 1–2 คน) มาใช้ในการวิเคราะห์สรุปผลเกี่ยวกับรูปแบบการดำเนินกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ ปัญหา อุปสรรค และความต้องการของภาคเอกชนไทย ในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทย กับประเทศอินเดีย ตลอดจนการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็ง จุดอ่อนของการดำเนิน กิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจตามกรอบแนวคิดและการสนองต่อ ความต้องการของภาคเอกชน ซึ่งจะนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกลยุทธ์การดำเนินกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจต่อไป

1.4 ประโยชน์ของการศึกษา

การจัดทำรายงานการศึกษานี้ มีจุดประสงค์ที่จะได้ให้มาซึ่งข้อเสนอแนะในการจัดทำ กลยุทธ์การดำเนินกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งจะมีส่วนช่วย ในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทย กับประเทศอินเดียและสามารถตอบสนองความต้องการของภาคเอกชนไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่าง ๆ ในระบบห่วงโซ่อุปทานของโลก รายงานการศึกษาในบทที่ 2 นี้ นำเสนอ (1) การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยเกี่ยวกับการทูตเชิงเศรษฐกิจ ปัจจัยที่ส่งผลให้ภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจมี “ประสิทธิภาพ” แนวนโยบายการดำเนินการกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศ ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและกลไกความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย โดยเฉพาะกรอบความตกลงการค้าเสรีและนโยบายด้านการลงทุน และ (2) การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยเกี่ยวกับทฤษฎีระบบห่วงโซ่คุณค่า ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่าและความเชื่อมโยงการผลิตของโลก การวัดความเชื่อมโยงระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยกับประเทศอินเดีย เพื่อให้ได้กรอบความคิดเพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานะและรูปแบบของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย และกรอบการประเมินการดำเนินการกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ รวมถึงการกำหนดแนวคำถามในแบบสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง โดยการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

2.1 การทูตเชิงเศรษฐกิจ

2.1.1 ความหมายและบทบาทของการทูตเชิงเศรษฐกิจ

การทูตเชิงเศรษฐกิจ หรือ Economic Diplomacy นั้น มีความหมายที่หลากหลายตามบริบทที่แตกต่างกัน Barston (1997); Berridge (2002) ; Hamilton & Langhorne (1995); Jönsson and Hall (2005); Marshall (1997) และ Watson (1982) (อ้างถึงใน Lee, Donna and Brian Hocking, 2010) ให้คำนิยามความหมายของการทูตเชิงเศรษฐกิจว่า เป็นการใช้เครื่องมือทางการทูตในการรวบรวมข้อมูลเชิงลึก การวิงวอนเพื่อให้มีผลต่อการตัดสินใจของภาครัฐ การเป็นตัวแทน การเจรจาต่อรอง การสนับสนุนในเชิงสาธารณะด้านนโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ Bergeijk (2009) และ Yakop and van Bergeijk (2011) อ้างถึงใน Moons and van Bergeijk (2013) ให้คำนิยามว่า การทูตเชิงเศรษฐกิจ คือ เครื่องมือในการแก้ไขปัญหาการกีดกันด้านการค้าและการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศ สำหรับรายงานการศึกษานี้ ให้คำนิยามการทูตเชิงเศรษฐกิจตาม Moons and Van Bergeijk (2013) ว่า การทูตเชิงเศรษฐกิจเป็นวิธีการที่ใช้ความสัมพันธ์ของรัฐบาลและอิทธิพลของภาครัฐในการส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ โดยการดำเนินการดังกล่าวอาศัยกลไกต่าง ๆ ซึ่งครอบคลุมทั้งสถานเอกอัครราชทูต สถานกงสุลใหญ่ และหน่วยงานสนับสนุนภาครัฐกิจของภาครัฐอื่น ๆ ไปจนถึงสถาบันหรือองค์กรในประเทศ เช่น หน่วยงาน

ด้านการส่งเสริมการส่งออกและการลงทุน และกิจกรรมทางการทูต เช่น การเยือนของรัฐบาลและและการเยือนของภาคเอกชน

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจนั้น มีหลากหลายประการ อาทิเช่น เพื่อโน้มน้าวให้มีการตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศโดยภาครัฐและองค์กรที่มีใช้ภาครัฐ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐและเครือข่ายระหว่างประเทศ (Bayne and Woolcook, 2007; Okano-Heijmans, 2011 อ้างถึงใน Moons and van Bergeijk, 2013) เพื่อลดปัญหาอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาความล้มเหลวของตลาด (Market Failure) ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกรรมระหว่างประเทศ โดยการทูตเชิงเศรษฐกิจจะมีส่วนช่วยในแง่ของการลดต้นทุนธุรกรรม ซึ่งดำเนินการโดยผ่านการเสริมสร้างความไว้วางใจ (Trust) และการให้ข้อมูลแก่ภาคเอกชนที่ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่สมบูรณ์ (Information Asymmetries) ได้

การทูตเชิงเศรษฐกิจมีบทบาทต่อการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก โดยรายงานการศึกษาของธนาคารโลก World Bank อ้างถึงใน van Bergeijk and Moon (2011) ระบุว่า งบประมาณเพื่อการส่งเสริมการลงทุนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 สามารถช่วยทำให้มีการเคลื่อนย้ายการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 และเงินงบประมาณ 1 ดอลลาร์สหรัฐที่ใช้ในการส่งเสริมการส่งออกสามารถทำให้การส่งออกในบริษัทขนาดกลางสามารถส่งออกเพิ่มขึ้น 40 ดอลลาร์สหรัฐ งานการศึกษาของ Rose (2007) พบว่า การเปิดสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ นั้น มีส่วนทำให้การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 6-10 ขณะที่ Afman and Maurel (2010 อ้างถึงใน van Bergeijk and Moon, 2011) พบว่า การเปิดสถานเอกอัครราชทูตในต่างประเทศมีผลทำให้มีการเรียกเก็บภาษีตามอัตราส่วนร้อยละของมูลค่าสินค้าที่นำเข้า (Ad Valorem Tariff) ลดลงร้อยละ 2-12 โดยประสิทธิภาพของการดำเนินงานส่งเสริมการค้าของสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ จะขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาของประเทศคู่ค้าเป็นสำคัญ

2.1.2 ปัจจัยที่ทำให้การทูตเชิงเศรษฐกิจ “ประสบผลสำเร็จ”

การดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจที่เรียกว่า “ประสบผลสำเร็จ” นั้น ขึ้นอยู่กับว่า การดำเนินงานด้านการทูตเชิงเศรษฐกิจนั้น ได้เสร็จสิ้นหรือได้ส่งผลให้เกิดความร่วมมือหรือบรรลุผลได้มากน้อยเพียงใด โดยงานศึกษาของ Rana (2007) ได้ระบุว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดความสำเร็จและความมีประสิทธิภาพของการดำเนินการการทูตเชิงเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

1) การมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในองค์กรวม โดยในส่วนของภาครัฐจะต้องมีนโยบายที่สร้างสรรค์และส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน กลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) และกลุ่มองค์กรคลังสมอง (Think tanks)

2) โครงสร้างของหน่วยงานที่เป็นกลไกการดำเนินการการทูตเชิงเศรษฐกิจต้องเชื่อมโยงกัน

3) การส่งเสริมการค้าการลงทุนกับต่างประเทศของภาครัฐจำเป็นต้องทำงานร่วมกันกับสมาคมธุรกิจการค้าและภาคเอกชนรายบริษัทอย่างใกล้ชิด

4) โครงสร้างด้านกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนโดยภาครัฐจะต้องได้รับความเห็นจากภาคเอกชน และกลุ่มองค์กรคลังสมอง และหน่วยงานทางเศรษฐกิจของ

ประเทศต่าง ๆ และเครือข่ายการทูต (Diplomatic Network) จะต้องปฏิบัติงานร่วมกันในการกำหนดสาขา/ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก (Priority Areas) เพื่อให้ได้ประโยชน์ร่วมกัน โดยใช้เครื่องมือ ได้แก่ ความตกลงด้านการค้า การลงทุน ทั้งในกรอบทวิภาคีและภูมิภาค ความตกลงที่จะแก้ปัญหาอุปสรรคด้านการค้าที่มีใช้ภายใน

5) การสร้างและขยายเครือข่ายของนักการทูต และ

6) การมีบุคลากรที่มีคุณภาพในการดำเนินการส่งเสริมและผลักดันนโยบายและการดำเนินงานการทูตเชิงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ

2.1.3 กรอบนโยบายและแนวทางการดำเนินการกิจงานของการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศ

การทูตเชิงเศรษฐกิจถือเป็นหนึ่งในภารกิจงานที่ดำเนินการภายใต้กรอบนโยบายด้าน การต่างประเทศของประเทศไทย โดยการทูตเชิงเศรษฐกิจได้เข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างชัดเจนในช่วงสมัยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ภายใต้นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นการค้า และมีการสานต่อในสมัยรัฐบาลถัดมา โดยการทูตเชิงเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวทางการค้า การดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ (สิรินทร์ สุรทินนท์, 2557)

พัฒนาการของกรอบนโยบายด้านการต่างประเทศของรัฐบาล ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศมีส่วนในการผลักดันและดำเนินการตั้งแต่ปี 2535 จนถึง 2559 นั้น ปรับเปลี่ยนไปตามบริบทของสถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมทั้งการปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามช่วงเวลาต่าง ๆ (สุกรี คลองวิธิ, 2558) โดยกรอบนโยบายด้านการต่างประเทศที่มีผลต่อการกำหนดแนวทางการดำเนินการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศในแต่ละช่วงของรัฐบาล สรุปได้ดังนี้

1) สมัยรัฐบาล นายชวน หลีกภัย 1 (23 กันยายน 2535–13 กรกฎาคม 2538) เน้นการส่งเสริมกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค อาทิ กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ หกเหลี่ยมเศรษฐกิจ ห้าเหลี่ยมเศรษฐกิจ และสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการคมนาคมและการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มน้ำโขง

2) สมัยรัฐบาล นายบรรหาร ศิลปะอาชา (13 กรกฎาคม 2538–25 พฤศจิกายน 2539) เน้นการปรับบทบาทของกระทรวงการต่างประเทศในด้านเศรษฐกิจมากขึ้น เพื่อให้สามารถสนับสนุนการเจรจาการค้า การลงทุน การส่งออก และดึงดูดนักลงทุน มีการปรับเปลี่ยนฐานะของประเทศไทยจากประเทศผู้รับความช่วยเหลือเป็นประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริมแนวทางการจัดระเบียบการค้าใหม่ เช่น กรอบองค์การการค้าโลก เขตการค้าเสรีอาเซียน และกรอบความร่วมมือเหลี่ยมเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและภูมิภาคอื่น

3) สมัยรัฐบาล พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ (25 พฤศจิกายน 2539–9 พฤศจิกายน 2540) ได้ริเริ่มแนวนโยบายมองตะวันตก (Look West Policy) โดยเน้นการเสริมสร้างกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะได้เน้นการจัดตั้งกรอบความร่วมมือที่จะเชื่อมโยงอนุภูมิภาคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับอนุภูมิภาคเอเชียใต้ จนเป็นที่มาของกรอบ

ความร่วมมือ Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand หรือ BIST-EC ซึ่งในช่วงเริ่มต้นนี้มีสมาชิกเพียง 4 ประเทศ คือ ประเทศบังกลาเทศ ประเทศศรีลังกา ประเทศอินเดีย และประเทศไทย จากนั้น ประเทศพม่าได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกในกรอบความร่วมมือนี้อย่างเป็นทางการในวันที่ 22 ธันวาคม 2540 จึงได้มี การเปลี่ยนชื่อกรอบความร่วมมือเป็น Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation หรือ BIMST-EC และการดำเนินนโยบาย Constructive Engagement ต่อประเทศเมียนมา

4) สมัยรัฐบาล นายชวน หลีกภัย 2 (9 พฤศจิกายน 2540-9 พฤศจิกายน 2543) เน้นการส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศในอาเซียน ภายใต้นโยบายความสัมพันธ์อย่างยืดหยุ่น (Flexible Engagement) และการสร้างความเชื่อมั่นในด้านการค้าการลงทุนและภาวะเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศ

5) สมัยรัฐบาล พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร 1 และ 2 (17 กุมภาพันธ์ 2544-19 กันยายน 2549) เน้นบทบาทการทูตเชิงเศรษฐกิจเชิงรุกเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียให้มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกันมากขึ้น โดยได้มีการริเริ่มกลไกความร่วมมือระดับพหุภาคี อาทิ ความร่วมมือเอเชีย (Asian Cooperation Dialogue-ACD) เมื่อปี 2545 และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับอนุภูมิภาค อาทิ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy-ACMECS) ประกอบด้วยประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเมียนมา ประเทศไทยและประเทศเวียดนาม และการประกาศนโยบาย Forward Engagement โดยส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศกลุ่มอาเซียน ภูมิภาคเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออก และการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวชายแดน เพื่อขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

6) สมัยรัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ (1 ตุลาคม 2549-6 กุมภาพันธ์ 2551) ได้ให้ความสำคัญกับกลุ่มประเทศอาเซียน และการส่งเสริมกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะทางภาคใต้ของประเทศไทย

7) สมัยรัฐบาล นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ (20 ธันวาคม 2551-9 สิงหาคม 2554) เน้นการส่งเสริมการพัฒนาและเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านกรอบความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาค เช่น กรอบความร่วมมือ ACMECS กรอบความร่วมมือ IMT-GT และกรอบความร่วมมือ BIMST-EC เพื่อเสริมสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ การให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้าน การผ่อนคลายนโยบายและอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดน

8) สมัยรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (9 สิงหาคม 2554-22 พฤษภาคม 2557) เน้นการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การคมนาคมผ่านกรอบ ความร่วมมือระดับอนุภูมิภาค การเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาค เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจตามพื้นที่ชายแดน

9) สมัย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (30 สิงหาคม 2557-ปัจจุบัน) เน้นการสานต่อความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ ทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี และต่อยอด

ความร่วมมือกับประเทศยุทธศาสตร์การส่งเสริมความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Connectivity) การสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย การสร้างความเชื่อมั่นต่อศักยภาพและเศรษฐกิจของไทย และการส่งเสริมการค้าการลงทุนกับต่างประเทศ

นอกจากนี้ จากเอกสารแนวทาง/บทบาทการดำเนินงานตามนโยบายการทูตเชิงเศรษฐกิจซึ่งจัดทำโดยกระทรวงการต่างประเทศเมื่อปี 2557 ได้กำหนดแนวทางการดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของกระทรวงการต่างประเทศไว้รวม 12 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) การส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ
- 2) การผลักดันนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาล โดยเฉพาะการส่งเสริมการใช้และขยาย “Brand ประเทศไทย” ในสาขาที่ไทยมีศักยภาพ
- 3) การเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย
- 4) การผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าเสรี
- 5) การสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย
- 6) การส่งเสริมความเชื่อมโยงในภูมิภาค
- 7) การให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคต่าง ๆ
- 8) การสนับสนุนการเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างภูมิภาค
- 9) การส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันภัยจากภัยพิบัติที่อาจส่งผลกระทบต่อสถานะเศรษฐกิจระยะยาว
- 10) การส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงาน
- 11) การศึกษาและส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประเด็นการค้าและการลงทุนใหม่ ๆ และ
- 12) การปกป้องคุ้มครองและแก้ไขปัญหาการค้าการลงทุนและดูแลผลประโยชน์แรงงานไทยในต่างประเทศ

กรอบแนวนโยบายในการดำเนินภารกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจดังกล่าวได้มีส่วนสำคัญในการกำหนดแนวทางการส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย ในมิติที่หลากหลาย รวมถึงการจัดตั้งกลไกทางภาครัฐเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างกัน

2.2 ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

2.2.1 ภาพรวมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ

ประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้สถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2490 โดยในปี 2560 นี้ เป็นปีที่ทั้งสองประเทศได้ร่วมฉลองครบรอบความสัมพันธ์ 70 ปี เพื่อส่งเสริมการค้าเงินการกิจงานด้านการทูตและการพัฒนาความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างได้จัดตั้งหน่วยงานขึ้นในประเทศผู้รับ โดยในส่วนของประเทศไทยได้เปิดสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี สถานกงสุลใหญ่ที่เมืองสำคัญในประเทศอินเดีย รวม 3 แห่ง

ได้แก่ เมืองกัลกัตตา เมืองมุมไบ และเมืองเจนไน ขณะที่ประเทศอินเดียมีสถานเอกอัครราชทูตที่กรุงเทพฯ และมีสถานกงสุลใหญ่ที่จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดสงขลา

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้รับอานิสงส์จากการดำเนินนโยบายมองตะวันออก (Look East Policy) ซึ่งประเทศอินเดียยึดเป็นหลักในการดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศไทย อาเซียนและเอเชียตะวันออก มาตั้งแต่ปี 2536 นโยบายดังกล่าวสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายมองตะวันตก (Look West Policy) ของประเทศไทยที่ให้ความสำคัญกับภูมิภาคเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา มาตั้งแต่ปี 2539 โดยประเทศไทยมองว่า ประเทศอินเดียมีศักยภาพที่จะเป็นมหาอำนาจในภูมิภาคและในเวทีโลก และยังเป็นตลาดการค้าที่มีศักยภาพมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียใต้

ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีแนวโน้มที่จะพัฒนาให้มีความใกล้ชิดกันมากขึ้นภายใต้นโยบาย Act East Policy และนโยบายส่งเสริมการลงทุนในประเทศอินเดีย เช่น นโยบาย Make in India และนโยบาย Smart Cities ของนายเรนทร โมที นายกรัฐมนตรีอินเดีย (ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี 2557-ปัจจุบัน) และยุทธศาสตร์การส่งเสริมความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Connectivity) ภายใต้รัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี โดยระหว่างการเยือนประเทศอินเดียอย่างเป็นทางการของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในช่วงวันที่ 16-18 มิถุนายน 2559 ผู้นำทั้งสองฝ่ายต่างเห็นพ้องที่จะผลักดันความเป็นหุ้นส่วนระหว่างประเทศไทยและประเทศอินเดียให้มากยิ่งขึ้น โดยตั้งเป้าหมายที่จะเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกันให้สูงขึ้น และจะส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างกันในทุกกิจกรรม โดยเฉพาะกิจกรรมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (กรมประชาสัมพันธ์, 2559)

สำหรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับอินเดียนั้น มีพลวัตและมูลค่าการค้าค่อนข้างสูง จากสถิติของกรมศุลกากร (2560ก) ระบุว่า ในช่วงปี 2557-2559 มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียเท่ากับ 278,954 ล้านบาท 267,357 ล้านบาท และ 271,744 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปี 2559 ประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศอินเดียรวม 180,531 ล้านบาท และประเทศไทยนำเข้าจากประเทศอินเดียรวม 91,213 ล้านบาท โดยประเทศอินเดียเป็นคู่ค้าที่สำคัญลำดับที่ 10 ของประเทศไทย

ในด้านการลงทุนนั้น จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2559) นับตั้งแต่ช่วงปี 2513 เป็นต้นมา นักลงทุนจากประเทศอินเดียลงทุนในประเทศไทยรวม 2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่นักลงทุนจากประเทศไทยลงทุนในประเทศอินเดียในช่วงปี 2543-2557 รวม 178.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ ประเทศไทยมองว่า ประเทศอินเดียสามารถใช้ประเทศไทยเป็น Gateway เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC) และประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน (กลุ่ม CLMV) ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในขณะนี้ รัฐบาลไทยกำลังดำเนินโครงการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนใน 10 จังหวัดที่มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสำหรับ Super Cluster ในพื้นที่ชั้นใน ซึ่งประเทศอินเดียสามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าว

นอกจากนี้ รัฐบาลไทยยังสนับสนุนภาคเอกชนไทยเข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย ด้วยเช่นกัน เนื่องจากประเทศอินเดียเป็นตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อเดือนมิถุนายน 2559 ได้มีการประชุมสภาธุรกิจไทย-อินเดีย ครั้งที่ 1 และกิจกรรมทางธุรกิจอื่น ๆ ซึ่งเป็นการสร้างเครือข่ายระหว่างภาคเอกชนทั้งสองฝ่ายเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันด้วย

ในด้านความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์นั้น ประเทศไทยและประเทศอินเดียได้สนับสนุนการส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ โดยเฉพาะโครงการถนนสามฝ่ายประเทศไทย-ประเทศเมียนมา-ประเทศไทย และเส้นทางหลวง BIMSTEC ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม การค้าและการลงทุนระหว่างกัน รวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลระหว่างเมืองเจนไนกับโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายด้วย (กระทรวงการต่างประเทศ, 2559)

2.2.2 กลไกภาครัฐเพื่อความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

1) กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีประเทศไทย-ประเทศอินเดีย (FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย)

จากเอกสารของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2560) ระบุว่า ประเทศไทยและประเทศอินเดียได้ลงนามกรอบความตกลง FTA ระหว่างกัน เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2546 โดยสาระสำคัญของกรอบความตกลงฯ ครอบคลุมการเปิดเสรีทั้งในด้านการค้าสินค้า การค้าบริการและการลงทุน และจะให้มีการเร่งลดภาษีสินค้าบางส่วน (Early Harvest Scheme-EHS) จำนวน 82 รายการ ความตกลงดังกล่าวเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2549

สินค้าที่จะได้รับสิทธิการลดภาษีภายใต้ EHS ต้องได้แหล่งกำเนิดของสินค้าตามกฎเกณฑ์ เช่น สินค้าที่ผลิตขึ้นต้องใช้วัตถุดิบภายในประเทศทั้งหมด (Wholly Obtained) หรือสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยหรือประเทศอินเดียโดยมีการนำเข้าวัตถุดิบจากแหล่งอื่นไม่เกินกว่าที่กำหนด และมีสัดส่วนมูลค่าเพิ่มของวัสดุในประเทศตามที่กำหนด (Local Value Added Content) และเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2555 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแก้ไขความตกลงฯ เพิ่มเติม โดยเพิ่มรายการสินค้านำเข้าเป็น 83 รายการ

จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยและประเทศอินเดียยังอยู่ระหว่างการเจรจา FTA ฉบับสมบูรณ์ เพื่อเปิดเสรีสินค้าเพิ่มเติม การค้าบริการและการลงทุน สุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) และอุปสรรคทางเทคนิค (TBT) โดยในด้านการค้าสินค้านั้น ประเทศไทยและประเทศอินเดียได้กลับมาหารือฟื้นการเจรจาเปิดตลาดการค้าภายใต้ FTA ไทย-อินเดีย หลังจากที่ได้เจรจากันมายาวนานกว่า 10 ปี เพื่อขยายการเปิดตลาดเพิ่มจากสินค้า 83 รายการที่มีผลใช้บังคับแล้วโดยฝ่ายไทยได้ขอให้ทั้งสองฝ่ายยอมรับประเด็นที่ตกลงกันได้แล้ว ส่วนประเด็นคงค้างก็ขอให้เร่งนำไปเจรจากันต่อไป

สำหรับการใช้ประโยชน์จากความตกลง FTA นั้น รายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2558) ระบุว่า ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้ประโยชน์จาก FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย เพื่อเชื่อมโยงการค้ากับประเทศอินเดียได้ดีในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะหมวดสินค้าเกษตร พบว่า มีอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกสูงในช่วงภายหลังการจัดทำ FTA

แต่ยังคงมีรายการสินค้าแปรรูป เช่น ปลาแชลมอนแปรรูป ปลาชาร์ดินแปรรูป ปลาแมกเคอเรลแปรรูป และปูแปรรูป ซึ่งภาคเอกชนอาจได้ประโยชน์ไม่เต็มที่ เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกอาหารแปรรูป เช่น ค่าขนส่งระหว่างรัฐที่สูง (ทางรถยนต์และทางอากาศ) รวมถึงความล่าช้าในพิธีการศุลกากรที่ทำเรือของประเทศอินเดีย เป็นต้น

2) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-อินเดีย (AFTA)

จากเอกสารของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2560) ประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศอินเดียได้ลงนามความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-ประเทศอินเดีย (ASEAN-India Free Trade Agreement-AFTA) เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2552 โดยกำหนดเป้าหมายให้ความตกลงมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 2553 ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้า (Agreement on Trade in Goods) ประเทศสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศ (ประเทศบรูไน ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทย) และประเทศอินเดียจะยกเลิกภาษีศุลกากรของสินค้าโดยรวมประมาณร้อยละ 80 ของรายการสินค้าภายในปี 2559 ประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน (ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม) จะยกเลิกภาษีภายในปี 2564 ส่วนประเทศฟิลิปปินส์และประเทศอินเดียจะยกเลิกภาษีภายในปี 2562

สำหรับสถานะความคืบหน้าของการเจรจา AFTA นั้น ทำที่ของรัฐบาลไทย คือ การย้ำความสำคัญของการทบทวนความตกลงการค้าสินค้า เพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์ให้มากขึ้น พร้อมทั้งเน้นย้ำประเทศที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จได้เร่งแจ้งสัตยาบันความตกลงด้านการค้าบริการ และการลงทุนโดยเร็ว

สำหรับการใช้ประโยชน์จากความตกลง AFTA นั้น รายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2558) ระบุว่า ภาคเอกชนของประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอินเดีย โดยเฉพาะในสาขาเคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก อัญมณีและเครื่องประดับ ชิ้นส่วนยานยนต์ ผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม เฟอร์นิเจอร์และส่วนประกอบ เครื่องสำอาง ผักและพืชประเภทถั่ว อาหารปรุงแต่ง ปลาชาร์ดินกระป๋อง และน้ำผลไม้ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ประโยชน์จากกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าที่จะเอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบการมากขึ้น เนื่องจากสามารถใช้วัตถุดิบทั้งจากภายในอาเซียนและประเทศอินเดีย และยังสามารถรับไปสั่งซื้อจากประเทศนอกกลุ่มเพื่อทำการผลิตและส่งขายภายในภูมิภาคอาเซียน-ประเทศอินเดีย โดยได้รับการลดหย่อนภาษีนำเข้าเช่นกัน

3) กรอบความตกลงความร่วมมือแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขา ทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMST-EC)

กรอบความตกลง BIMST-EC เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในอนุทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วยประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา ประเทศไทย ประเทศบังกลาเทศ ประเทศภูฏาน ประเทศเมียนมาและประเทศเนปาล ซึ่งมีประชากรรวมกัน 1,500 ล้านคน

จากรายงานการศึกษาของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2558) ระบุว่า แม้ว่ากลุ่ม BIMST-EC จะมีจุดเด่นคือเป็นการเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาค โดยประเทศไทยสามารถเป็นประเทศเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียใต้ในหลาย ๆ ด้าน ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และด้านการ

คมนาคม แต่ในการส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจดังกล่าว พบว่ามีอุปสรรคหลายประการ เช่นกัน อาทิเช่น ประเทศสมาชิก BIMST-EC ยังคงมีมาตรการการค้าที่ซับซ้อนมาก โดยเฉพาะประเทศอินเดียยังคงมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี เช่น นโยบายนำเข้าสินค้าบางชนิดที่อนุญาตให้ตัวแทนของรัฐเป็นผู้นำเข้าได้เพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ ประเทศอินเดียยังมีวิธีการทางศุลกากรที่ค่อนข้างซับซ้อนยุ่งยาก มีอัตราภาษีระหว่างรัฐ ซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างสมาชิกได้ อีกทั้งประเทศสมาชิกยังมีปัญหาเรื่องมาตรฐานและการทดสอบมาตรฐานที่ไม่ได้มาตรฐานสากล และปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อขยายการค้า การลงทุนระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน

2.3 ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า

2.3.1 นิยาม บทบาทของระบบห่วงโซ่คุณค่า

ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) หมายถึงกิจกรรมที่บริษัทดำเนินการตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการเพื่อที่จะนำผลิตภัณฑ์ส่งไปยังตลาดหรือผู้ซื้อ โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการคิดไปจนถึงการใช้งาน โดยกิจกรรมดังกล่าวอาจรวมถึงตั้งแต่การออกแบบ การผลิต การตลาด โลจิสติกส์ และการกระจายสินค้า จนถึง การสนับสนุนและการบริการลูกค้า โดยกลไกในระบบห่วงโซ่คุณค่านั้น อาจดำเนินการโดยบริษัทเดียวกันหรือกลุ่มบริษัท (OECD, 2007; WTO and IDE-JETRO, 2011 อ้างถึงใน Backer and Miroudot, 2014) ซึ่งมีความเชื่อมโยงกันโดยอาศัยความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน และกลยุทธ์ในการสร้างความแตกต่างได้ (Porter, 1985 อ้างถึงใน Backer and Miroudot, 2014)

ระบบห่วงโซ่คุณค่าได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นไปทั่วโลก จึงทำให้เกิดระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก (Global Value Chain-GVC) ขึ้น โดยระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกได้เข้ามามีบทบาทในการผลิต การค้าและการลงทุนมากขึ้น โดยเฉพาะด้านการผลิตนั้น มีการแบ่งระบบการผลิตแยกย่อยตามสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์กระจายอยู่ทั่วโลก (Backer & Miroudot, 2014)

ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของโลก ซึ่งส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ โดยในเชิงเศรษฐศาสตร์ ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกทำให้เกิดการแบ่งงาน (Division of Labor) กันตามความชำนาญของประเทศต่าง ๆ (Backer & Miroudot, 2014) การสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ซื้อและผู้จัดหา (Suppliers) ซึ่งเป็นทั้งบริษัทข้ามชาติและบริษัทขนาดเล็ก การสร้างเกิดมูลค่าเพิ่ม ผลิตภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันในกระบวนการผลิต ซึ่งดำเนินการบริษัทหรือกลุ่มบริษัทที่ให้ผลิตและให้บริการและก่อให้เกิดการค้า การบริการ และการลงทุนที่เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ (OECD, 2013)

OECD (2013) รายงานว่า การขยายตัวของระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกนั้น เกิดขึ้นเนื่องมาจากการที่ต้นทุนการค้าระหว่างประเทศในโลกได้ลดต่ำลง โดยเฉพาะต้นทุนด้านการติดต่อสื่อสารโทรคมนาคมและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน การลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบ sourcing จากผู้ผลิตทั่วโลกที่สามารถเสนอสินค้าและบริการด้วยต้นทุนที่ต่ำลง มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายการผลิตเพื่อให้ได้ต้นทุนต่อ

หน่วยลดลง (Economies of Scale) และการขยายขอบเขตของการผลิตโดยใช้ต้นทุนเท่าเดิม (Economies of Scope) ความต้องการในการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ และความต้องการในการเข้าถึงองค์ความรู้และบุคลากรที่มีคุณภาพ

2.3.2 การวัดความเชื่อมโยงของระบบห่วงโซ่คุณค่า

Banga (2013) และ OECD (2013) ระบุว่า การวัดความเชื่อมโยงของระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกสามารถวัดได้โดยวิธีการวิเคราะห์ที่ตั้งตั้งแต่การเก็บข้อมูลจากมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกสินค้าและบริการ ซึ่งถือเป็นการวัดแบบดั้งเดิม และมีข้อจำกัด คือ การวัดดังกล่าวอาจไม่สะท้อนรูปแบบของการค้าปัจจุบันที่มีความซับซ้อนมากขึ้น การวิเคราะห์แบบ Input-Output (I/O) Analysis โดยการนำข้อมูลและการใช้เครื่องมือทางสถิติ โดยการนำข้อมูลจากมูลค่าเพิ่มในประเทศที่เกิดจากการส่งออก (Trade in Value Added –TIVA) ซึ่งจัดทำโดยองค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ร่วมกับธนาคารโลก (World Bank) การวัดแบบ Forward Linkages โดยวัดจากมูลค่าเพิ่มของการส่งออกจากประเทศหนึ่งซึ่งมีผลต่อการส่งออกของประเทศอื่น ๆ และการวัดแบบ Backward Linkages โดยวัดจากมูลค่าเพิ่มจากต่างประเทศในมูลค่าการส่งออกของประเทศ ซึ่งการวัดค่าความเชื่อมโยงของระบบห่วงโซ่คุณค่าดังกล่าวจะส่งผลดีต่อผู้ออกนโยบายภาครัฐที่จะสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกต่อระบบเศรษฐกิจของแต่ละประเทศได้ (Backer & Miroudot, 2014) โดยเฉพาะการส่งเสริมการผลิต และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

จากการศึกษาของ OECD (2013) ได้ระบุถึงนโยบายที่ช่วยส่งเสริมการขยายตัวของระบบห่วงโซ่คุณค่าและส่งผลดีต่อประเทศต่าง ๆ ประกอบด้วย

1) นโยบายเปิดกว้างทางการค้า ไม่กีดกันการนำเข้า การอำนวยความสะดวกทางการค้า การส่งเสริมตลาดบริการ เช่น ด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ การเงิน ประกันภัยและการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ การใช้นโยบายการค้าสนับสนุนให้บริษัทเข้ามาอยู่ในระบบห่วงโซ่อุปทานของโลกและเติบโต เช่น ความตกลงด้านการค้า ด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศทั้งในระดับทวิภาคีและระดับภูมิภาค

2) นโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้าง โปร่งใสและคาดการณ์ได้

3) การสร้างบรรยากาศทางธุรกิจ เช่น การมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้าน “Hard Infrastructure” คือ การขนส่งและโทรคมนาคมที่มีคุณภาพ และ “Soft Infrastructure” ได้แก่ การมีนโยบาย วิธีการและองค์กรที่มีประสิทธิภาพ

4) การสนับสนุนให้ระบบห่วงโซ่คุณค่าโลกมีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจ

5) การเพิ่มขีดความสามารถ (Upgrading) ให้แก่ภาคธุรกิจในระบบห่วงโซ่คุณค่าทั้งในด้านขั้นตอนการผลิต (Process) เพื่อให้สามารถผลิตอย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้เวลาน้อยลง และตรงความต้องการมากขึ้น การพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Product) โดยใช้เทคโนโลยีและสามารถเพิ่มมูลค่าเพิ่มได้ การพัฒนาใช้งาน (Functional) โดยส่งเสริมการวิจัย และการพัฒนาการมีส่วนร่วมในระบบห่วงโซ่คุณค่า (Chain Upgrading) โดยการส่งเสริมการค้าการลงทุนในกระบวนการผลิตที่ใกล้เคียงกัน

6) การลงทุนเพื่อเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) เช่น ทักษะ การผลิต การสร้างแบรนด์ การปรับตัวขององค์กรให้มีความยืดหยุ่น การบริหารจัดการแบบ

Know-how การพัฒนาเทคโนโลยีและเครื่องมือสำหรับการผลิต การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม เป็นต้น

- 7) การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 8) การลดต้นทุนการปรับตัวโดยการพัฒนาตลาดแรงงานและพัฒนาทักษะ
- 9) การลดความเสี่ยงต่อภาคธุรกิจ ทั้งความเสี่ยงทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี

2.4 ระบบห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและของประเทศอินเดีย

2.4.1 ระบบห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีห่วงโซ่คุณค่าที่มีซับซ้อน โดยมีกิจกรรมการเชื่อมโยงทั้งในด้านการออกแบบ การผลิต การตลาด โลจิสติกส์ และการกระจายสินค้า จนถึงการผลิตและการบริการลูกค้าที่เกี่ยวข้องกับหลายประเทศ สำหรับในด้านการผลิตนั้น มีเครือข่ายของโรงงาน และการผลิตที่แตกต่างกันหรือสนับสนุนซึ่งกันและกันในแต่ละภูมิภาค อีกทั้งยังมีความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ตั้งแต่การผลิตชิ้นส่วนอย่างง่ายไปจนถึงระบบชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (Dickem, 2007)

Dickem (2007) ระบุว่า ระบบห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลกประกอบด้วย

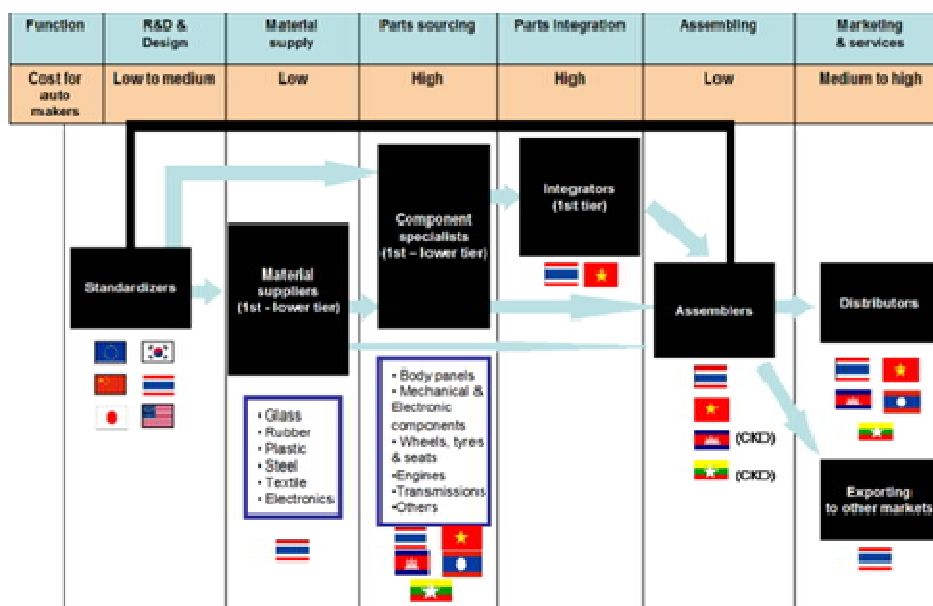
- 1) กลุ่ม Standardizers โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตยานยนต์ ซึ่งทำวิจัยด้านการตลาด พัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับยานยนต์ และงานออกแบบคุณลักษณะ (Specification) ของยานยนต์ ลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาและวิศวกรรมการผลิต ทั้งนี้ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First Tier Suppliers) อาจจัดเป็นกลุ่ม Standardizers ได้โดยการร่วมกับบริษัทยานยนต์ในการออกแบบส่วนประกอบและโมดูล โดยประเทศไทยมีความสำคัญในฐานะที่เป็นประเทศที่บริษัทยานยนต์เข้ามาตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาสำหรับออกแบบเครื่องยนต์และการปรับคุณลักษณะของยานยนต์และชิ้นส่วนให้เป็นไปตามความต้องการของแต่ละประเทศ

- 2) กลุ่ม Material Suppliers เป็นผู้จัดหาวัตถุดิบและผลิตอะไหล่และชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับบริษัทยานยนต์ โดยตัวอย่างของวัตถุดิบ ได้แก่ เหล็ก โลหะ สิ่งทอ กระจก พลาสติกยาง และเคมีภัณฑ์ วัตถุดิบส่วนใหญ่ที่มีการผลิตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมาจากประเทศไทย (ทั้งจากโรงงานคนไทยและต่างชาติ) และบางส่วนนำเข้าจากประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซีย และในบางกรณีจากประเทศออสเตรเลีย สาธารณรัฐประชาชนจีน ทวีปยุโรป ประเทศอินเดีย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้และทวีปอเมริกาเหนือ

- 3) กลุ่ม Component Specialists ที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความชำนาญและสามารถผลิตได้ตามคุณลักษณะของยานยนต์และความต้องการของกลุ่ม Standardizers และส่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทที่มีความสามารถในการผลิตสูง (Integrators) หรือผู้ประกอบยานยนต์ (Assemblers) เพื่อใช้ผลิตโมดูลและระบบ หรือเพื่อประกอบยานยนต์ต่อไป กลุ่ม Component Specialists สามารถแยกได้เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่เป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First Tier

Suppliers) ซึ่งจะส่งมอบชิ้นส่วนโดยตรงแก่ผู้ประกอบการยานยนต์ และกลุ่ม Lower-tier Suppliers ซึ่งจะจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับผู้ผลิต ชิ้นส่วนแบบ Integrators รายอื่น ประเทศไทยและประเทศเวียดนามเป็นแหล่งผลิตหลักของกลุ่ม Component Specialists ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (โดยประเทศไทยมีผู้ประกอบการที่เป็น Suppliers มากกว่า 1,800 บริษัท)

4) กลุ่ม Integrators เป็นกลุ่มผู้ออกแบบและประกอบโมดูลหลักและระบบของยานยนต์ เพื่อการประกอบยานยนต์ขั้นสุดท้าย ซึ่งส่วนใหญ่กลุ่ม Integrator มาจากกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First-tier suppliers) และจำเป็นต้องลงทุนด้านการวิจัยพัฒนาและการจ้างวิศวกรการผลิต ปัจจุบัน ประเทศไทยและประเทศเวียดนามเป็นแหล่งการผลิตของกลุ่ม Integrators ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ที่มา Dickem (2007)

5) กลุ่ม Assemblers ส่วนใหญ่เป็นบริษัทยานยนต์ โดยจะประกอบยานยนต์ในสถานที่ใกล้กับตลาดหลัก โดยปัจจุบัน ประเทศไทยเป็นแหล่งประกอบรถยนต์ซึ่งมีปริมาณและความหลากหลายค่อนข้างมาก รวมทั้งยังมีสัดส่วนการส่งออกที่สูงด้วย

6) กลุ่ม Distributor จะเป็นผู้กระจายสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ

2.4.2 ห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย

รายงานของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2558) และเอกสารของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2560) ระบุว่า ห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยประกอบด้วย

1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ คือ กลุ่มผู้ผลิตวัตถุดิบ ได้แก่ เหล็ก กระจกหน้าต่าง และพลาสติก เป็นต้น รวมถึงกลุ่มของผู้ผลิตเครื่องจักรกล (Machine) แม่พิมพ์ (Mould) อุปกรณ์ยึดจับงาน (Jig and fixture) และเครื่องมือ (Tooling) ต่าง ๆ เพื่อเป็นชิ้นส่วนและวัตถุดิบเพื่อประกอบในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อไป

อุตสาหกรรมต้นน้ำมีความสำคัญต่อสายการผลิตของอุตสาหกรรม เป็นการรวมตัวของอุตสาหกรรมหลากหลายประเภทที่มีการผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ยานยนต์ โดยอุตสาหกรรมต้นน้ำของยานยนต์ไทย มีมูลค่าอยู่ที่ 48,110.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,545,647.6 ล้านบาท ในปี 2557

2) อุตสาหกรรมกลางน้ำ คือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วยผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First Tier) ซึ่งจะผลิตส่วนประกอบและชิ้นส่วนยานยนต์ (HS 8708) ได้แก่ เครื่องยนต์ เลาเครื่อง อุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบชุดสายไฟรถยนต์ หม้อแบตเตอรี่ กระจกนิรภัยและกระจกรถยนต์ ตัวถัง (HS 8707) และส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ (HS 8714) เป็นต้น และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (Second Tier & Lower Tiers) ซึ่งผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและโลหะการ พลาสติก ยาง เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ แก้วและกระจก เป็นต้น

อุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ ประเทศไทยทั้งผลิตเองและมีการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยในปี 2557 มูลค่าของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เท่ากับ 31,867 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,023,823.2 ล้านบาท ผลผลิตที่ได้จากอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ จะนำไปสู่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ รวมถึงมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศต่าง ๆ ด้วย

3) อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งโครงสร้างของอุตสาหกรรมปลายน้ำยานยนต์ของไทย ประกอบไปด้วยยานยนต์ทั้งสิ้น 4 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ และรถเพื่อการพาณิชย์

มูลค่าของอุตสาหกรรมปลายน้ำเท่ากับ 33,199.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,066,603.9 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมปลายน้ำเกิดจากการผลิตภายในประเทศมูลค่า 30,282.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นำเข้าจากต่างประเทศมูลค่า 1,851.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ ในภาพรวม อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนด้านนโยบายจากรัฐบาล โดยถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ในด้านการผลิตนั้น ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตยานยนต์ในปี 2557 รวม 3.72 ล้านคัน แบ่งเป็นรถยนต์ 1.88 ล้านคัน และรถจักรยานยนต์ 1.84 ล้านคัน โดยโรงงานประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์กระจายตัวอยู่ในหลายจังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ในภาคกลางและภาคตะวันออก ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ สมุทรสาครและชลบุรี นอกจากนี้ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์จัดเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ โดยปัจจุบันโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีประมาณ 1,815 ราย แยกเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 1 ที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง (Direct OEM Supplier) รวม 709 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 2 และขั้นที่ 3 ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturer) และกลุ่มผู้จัดหาวัตถุดิบให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 1 รวม 1,100 ราย

2.4.3 ห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศอินเดีย

รายงานของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2558) ระบุว่า ประเทศอินเดียมีโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่แตกต่างกันในอุตสาหกรรมปลายน้ำ ซึ่งอุตสาหกรรมปลายน้ำของประเทศอินเดีย แบ่งการผลิตและประกอบรถยนต์ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์สองล้อ รถจักรยานยนต์สามล้อ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

โดยในภาพรวม อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอินเดียเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลัก โดยประเทศอินเดียตั้งเป้าหมายว่า จะต้องเป็นผู้ผลิตรายานยนต์ชั้นนำของโลกและอุตสาหกรรมยานยนต์จะมีมูลค่า 145,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปัจจุบัน อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอินเดียมีการผลิตกระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ โดยมีพื้นที่การผลิตหลักสี่แห่ง ได้แก่ ทางตอนเหนือ คือ เมืองเดลี ทางตะวันออก คือ เมืองกัลกัตตา ทางตอนใต้ คือ เมืองเจนไน และทางตะวันตก คือ เมืองมุมไบ เมืองปูเน่ และเมืองออรังกาบาด ในด้านการผลิตมีปริมาณการผลิตในช่วงปี 2556-2557 มีการผลิตรายานยนต์รวม 21.48 ล้านคัน ซึ่งถือเป็นประเทศที่มีการผลิตรายานยนต์มากที่สุดในโลก โดยรถสองล้อเป็น Segment ที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด อยู่ที่ร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตยานยนต์ทุกประเภท นอกจากนี้ ประเทศอินเดียมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางของแหล่งชิ้นส่วนรถยนต์โลก โดยมีมูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2557 รวม 35.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการผลิตมากที่สุด ได้แก่ เครื่องยนต์ (Engine Parts) โดยมีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 31 รองลงมาได้แก่ Drive Transmission and Steering Parts และตัวถัง เป็นต้น โดยประเทศไทยเป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อันดับที่ 7 ของอินเดีย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 3.41 (มหาวิทยาลัยหอการค้า 2558)

2.5 สรุปกรอบแนวคิด

ภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจมีบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และการเชื่อมโยงของระบบห่วงโซ่คุณค่าในอุตสาหกรรมการผลิตของโลก โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งมีกลุ่มของผู้ประกอบการในระบบห่วงโซ่คุณค่าอุปทานอยู่เป็นจำนวนมาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างเป็นประเทศผู้ผลิตในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

การศึกษาทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมเกี่ยวกับห่วงโซ่คุณค่าพบว่า ในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา แนวคิดเกี่ยวกับห่วงโซ่คุณค่าก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญในการจัดทำยุทธศาสตร์และกระบวนการผลิตและการแบ่งงานของบริษัททั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กในโลกมากขึ้น และมีการพึ่งพากันระหว่างบริษัทต่าง ๆ ภายในระบบห่วงโซ่คุณค่าเพิ่มมากขึ้น และส่งผลต่อการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ในด้านสายการผลิต บริษัทผู้ผลิตรายานยนต์สามารถผลิตรายานยนต์ได้มากขึ้นและคุณภาพดีขึ้น อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนและขยายตลาดยานยนต์ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการผลิตในปริมาณมากขึ้น

นอกจากนี้ แนวคิดเกี่ยวกับการวัดความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยกับประเทศอินเดีย โดยใช้วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกสินค้าระหว่างกันตามหลักของ OECD สามารถนำมาปรับใช้ เพื่อศึกษาถึง

ระดับของความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดียว่ามีมากน้อยเพียงใด โดยเมื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากมูลค่าการค้าแล้ว อาจพิจารณา ศึกษาวิเคราะห์เพิ่มขึ้นในประเด็นเกี่ยวกับประเภทของสินค้าที่มีการซื้อขายระหว่างกัน รวมถึงรายชื่อ ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกว่า กลุ่มผู้นำเข้าและส่งออกดังกล่าวมีความเกี่ยวพันหรือมีความสัมพันธ์กันในรูปแบบใด อาทิ เช่น เป็นกลุ่มบริษัทเดียวกันหรือไม่ เป็นกลุ่มบริษัทต่างชาติภายใต้ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกหรือไม่ เป็นต้น อีกทั้งยังสามารถวิเคราะห์เพิ่มเติมเกี่ยวกับสถานะความเชื่อมโยงด้านการผลิต โดยผ่านกลไกของภาครัฐ อาทิ ความตกลงการค้าเสรี นโยบายส่งเสริมการค้าการลงทุน ตามแนวคิดของ OECD (2013) เพิ่มเติมได้ด้วย

จากการทบทวนทฤษฎีและวรรณกรรมของ Rana 2007 และ OECD (2013) เอกสารของกระทรวงการต่างประเทศ (2557) พบว่า การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจที่สำคัญนั้น ประกอบด้วย (1) การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายและกฎระเบียบที่เอื้อต่อการการค้าและการลงทุน (2) การเพิ่มขีดความสามารถ (Upgrading) การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน การเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) และการสร้างบรรยากาศทางธุรกิจ (3) การพัฒนาตลาดแรงงานและพัฒนาทักษะ และการลดความเสี่ยงต่อภาคธุรกิจ ทั้งความเสี่ยงทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี และ(4) การมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และการทำงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกลไกภาครัฐกับสมาคมธุรกิจการค้าและภาคเอกชน ซึ่งรายงานฉบับนี้ ได้นำกรอบแนวคิดดังกล่าว มาเป็นกรอบในการรวบรวมข้อมูลและนำเสนอผลเกี่ยวกับสถานะและช่องว่าง (Gap) ของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดีย

การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจที่ “ประสบผลสำเร็จ” นั้น จะต้องอาศัยองค์ประกอบหลาย ๆ ส่วน ตามการศึกษาของ (Rana 2007) ซึ่งสามารถแยกเป็น (1) องค์ประกอบจากกลไกของภาครัฐ ได้แก่ การมีกฎระเบียบที่เอื้อต่อการส่งเสริมการค้า การลงทุน การมีกลไกในการส่งเสริมการค้าเป็นรูปธรรม อาทิ ความตกลงการค้าเสรีตามกรอบความร่วมมือต่าง ๆ และการทำงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกลไกภาครัฐกับสมาคมธุรกิจการค้าและภาคเอกชน (2) องค์ประกอบจากตัวนักการทูต ได้แก่ การสร้างและขยายเครือข่ายของนักการทูต และการมีบุคลากรที่มีคุณภาพในการดำเนินการส่งเสริมและผลักดันนโยบายและการดำเนินงานการทูตเชิงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และ(3) องค์ประกอบจากภาคเอกชน ได้แก่ การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ซึ่งรายงานฉบับนี้ ได้นำแนวคิดนี้ มาปรับใช้เป็นการวัดชี้วัดและจุดอ่อน ของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย เพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อ การจัดทำกลยุทธ์ในการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นต่อไป

บทที่ 3 ผลการศึกษา

รายงานการศึกษาในบทนี้นำเสนอผลการศึกษาซึ่งได้จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ (1) สถานะความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย (2) ประเด็นปัญหาโอกาสและความต้องการของภาคเอกชน (3) รูปแบบของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของกระทรวงการต่างประเทศ และ(4) บทวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็งและจุดอ่อนของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของกระทรวงการต่างประเทศ

3.1 รูปแบบและสถานะของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียเฉพาะสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วน โดยศึกษาจากพิกัดศุลกากร (HS Code) รหัส 87 หรือ HS 87 (ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว) ของกรมศุลกากร พบว่า ความเชื่อมโยงด้านการผลิตผ่านการค้าระหว่างผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีรูปแบบและสถานะดังนี้

3.1.1 ความเชื่อมโยงในรูปแบบของการค้าภายในอุตสาหกรรม (Intra-Industry Trade)

ในภาพรวม หากพิจารณามูลค่าการค้ารวมทั้งจากการนำเข้าและการส่งออกระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยกับประเทศอินเดีย พบว่า มีทั้งมูลค่าและสัดส่วนที่สูง โดยตั้งแต่ปี 2555-2559 มูลค่ารวมการค้าอยู่ในช่วงตั้งแต่ 15,299 ล้านบาท จนถึง 19,542 ล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 20.68-28.34 ของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียทั้งหมดในช่วงปี 2555-2559 (กรมศุลกากร, 2560)

ตารางที่ 1 สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภท ยานยนต์ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ (HS Code รหัส 87) ของประเทศไทยกับประเทศอินเดียช่วงปี 2555–2559 (CIF Baht)

รายการ	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
การนำเข้า HS 87	7,283,312,466	6,851,281,926	7,269,662,706	7,324,062,141	6,912,863,742
การส่งออก HS 87	9,015,971,930	8,448,389,774	10,470,372,172	12,218,470,390	12,375,047,052
รวม	16,299,284,396	15,299,671,700	17,740,034,878	19,542,532,531	19,287,910,794
การนำเข้าไทย-อินเดีย	26,318,924,343	32,349,410,746	24,491,143,517	23,317,519,410	25,149,457,611
การส่งออกไทย-อินเดีย	42,216,268,783	41,630,559,961	42,916,725,399	45,632,444,830	45,621,989,915
มูลค่ารวมการค้าไทย-อินเดีย	42,216,268,783	73,979,970,707	67,407,868,916	68,949,964,240	70,771,447,526
% ของ HS 87 จากการค้ารวม	23.78	20.68	26.31	28.34	27.25

ที่มา: กรมศุลกากร (2560ก) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

เมื่อพิจารณาในรายละเอียด จะพบว่า สินค้าที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนจากประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศอินเดีย ประกอบด้วย (1) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ (รถแทรกเตอร์ ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป รวมถึงคนขับรถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสเตชันแวกอนและรถแข่ง ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ยานยนต์ (HS 8708) เช่น (2) แทรกเตอร์ (HS 8701) ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่สิบคนขึ้นไป รวมถึงคนขับ (3) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยาน (รถจักรยานยนต์) รวมถึงโมเพ็ดและรถจักรยานที่ติดมอเตอร์ (HS 8714) (4) รถจักรยานยนต์ รวมถึงโมเพ็ด (และรถจักรยานที่ติดตั้งมอเตอร์ช่วย) มีหรือไม่มีรถพ่วงข้าง (รวมทั้งรถพ่วงข้าง) (HS 8711) (5) ตัวถัง รวมถึงแค็บ สำหรับยานยนต์ (รถแทรกเตอร์ ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป) รวมถึงคนขับ รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสเตชันแวกอนและรถแข่ง ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ยานยนต์ (HS 8707) (5) รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก (HS 8703) (6) ยานยนต์สำหรับขนส่งของ (HS 8704) รถสำหรับคนพิการ จะขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์หรือขับเคลื่อนทางกลโดยวิธีอื่นหรือไม่ก็ตาม (HS 8713) (7) รถพ่วงและรถกึ่งรถพ่วง เซมิแทรลเลอร์ (ยานอื่น ๆ ที่ไม่ได้ขับเคลื่อนทางกล รวมทั้งส่วนประกอบของยานดังกล่าว (HS 8716) เป็นต้น (กรมศุลกากร, 2560ข)

ตารางที่ 2 สินค้า 8 ลำดับแรก (HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดจากประเทศไทยไปยังประเทศอินเดีย ในช่วงปี 2557-2559

ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)	รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)	รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)
8708	8,846,226,693	8708	10,198,891,621	8708	10,248,814,491
8701	636,614,860	8701	652,404,670	8701	654,475,540
8714	587,618,400	8714	495,079,048	8711	473,906,915
8711	205,781,824	8711	404,736,423	8714	464,139,669
8707	132,341,686	8707	197,708,812	8703	205,268,658
8703	24,740,475	8703	130,556,506	8707	183,673,032
8702	14,828,595	8704	103,888,324	8704	89,530,646
8704	7,266,646	8716	16,179,447	8702	29,212,901

ที่มา: กรมศุลกากร (2560ข) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

ตารางที่ 3 สินค้า 8 ลำดับแรก (HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดของประเทศไทยจากประเทศอินเดีย ในช่วงปี 2557-2559

ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)	รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)	รายการรหัส HS	มูลค่า (บาท)
8708	6,141,591,603	8708	5,675,397,863	8708	5,796,878,333
8701	671,890,743	8701	646,293,461	8701	567,867,395
8714	165,878,338	8705	473,692,706	8714	285,026,292
8702	100,356,461	8714	242,721,092	8711	101,135,093
8704	62,980,874	8704	141,908,900	8705	79,316,247
8705	49,250,261	8702	75,555,878	8704	75,987,050
8703	31,942,132	8711	37,980,409	8716	3,917,641
8709	10,130,084	8703	18,877,252	8703	1,636,164

ที่มา: กรมศุลกากร (2560ค) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

ขณะเดียวกันผู้ประกอบการด้านการผลิตของประเทศไทยก็นำเข้าสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนจากประเทศอินเดียเช่นกัน โดยประเภทสินค้าสามลำดับแรก ได้แก่ (1) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ (รถแทรกเตอร์ ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป รวมถึงคนขับรถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสเตชันแวกอนและรถแข่ง ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ยานยนต์ (HS 8708) (2) แทรกเตอร์ (HS 8701) ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคลตั้งแต่สิบคนขึ้นไป รวมถึงคนขับ และ(3) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ (รถจักรยานยนต์ (รวมถึงโมเพ็ด และรถจักรยานที่ติดมอเตอร์ (HS 8714) (กรมศุลกากร, 2560ค)

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า เครือข่ายการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีความเชื่อมโยงค่อนข้างสูง โดยดูจากมูลค่าการค้า ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 20 ของมูลค่ารวมของทั้งสองประเทศ และเมื่อวิเคราะห์ประเภทของสินค้าแล้วพบว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ใช้ภายในอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความเชื่อมโยงดังกล่าวเป็นไปในรูปแบบของการค้าภายในอุตสาหกรรม (Intra-Industry Trade) จากข้อมูลดังกล่าวทำให้อนุมานได้ว่า ประเทศอินเดียถือเป็นตลาดยานยนต์และตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของประเทศไทย และประเทศไทยก็เป็นตลาดยานยนต์และตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของประเทศไทยเช่นกัน

นอกจากนี้ หากพิจารณาเฉพาะในส่วนของชิ้นส่วนยานยนต์ จะพบความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในระบบห่วงโซ่คุณค่า เนื่องจากการส่งออกชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 ในประเทศไทยไปยังประเทศอินเดียเพื่อใช้ในการประกอบและผลิตยานยนต์ ซึ่งได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้พิกัด HS 8708 เช่น Safety Seat Belt, Part of Safety Belts, Breaks and Servo-brakes, Gear Boxes, Drive-axles, Road Wheels and Parts, Suspension Systems and Parts และ Engine Bracket เป็นต้น และภายใต้พิกัด HS 8707 ได้แก่ Bodies (including cabs) และชิ้นส่วนจักรยานยนต์ภายใต้ HS 8714 ได้แก่ Saddles, Spokes and Nipples, Handle Bars, Brackets เป็นต้น

ขณะเดียวกัน ก็พบว่า ผู้ผลิตยานยนต์ในประเทศไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 1 ของประเทศอินเดียเพื่อใช้ในการประกอบและผลิตยานยนต์เช่นกัน โดยมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้พิกัด HS 8708 เช่น Components of Door Trim Assemblies, Brake drums, Brake Discs หรือ Brake Pipes, Drive-axles, Road Wheels and Parts, Unassembled Fuel Tanks และ Engine Bracket เป็นต้น

3.1.2 ความเชื่อมโยงในรูปแบบของการค้าระหว่างบริษัท (Intra-firm Trade)

จากการศึกษารายชื่อผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย ซึ่งได้ข้อมูลจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2560ก) (2560ข) พบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีความเชื่อมโยงโดยผ่านการค้าระหว่างอุตสาหกรรม (Intra-firm Trade) สูง โดยเฉพาะระหว่างบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ต่างชาติ และบริษัทร่วมทุนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก โดยเฉพาะบริษัทผู้ผลิตยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นความเชื่อมโยงระหว่างกลุ่ม Standardizers และกลุ่ม Assemblers กับกลุ่ม Component Specialists และกลุ่ม Integrators

เมื่อวิเคราะห์รายชื่อผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าภายใต้พิกัด HS 87 20 ลำดับแรก ในช่วงปี 2557-2559 พบว่า กลุ่มบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ต่างชาติ (กลุ่ม Standardizers และกลุ่ม Assemblers) และบริษัทร่วมทุน ซึ่งเป็นบริษัทลูก (กลุ่ม Component Specialists และกลุ่ม Integrators) มีสัดส่วนการนำเข้าและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนในมูลค่าสูง โดยกลุ่มบริษัทดังกล่าวที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มบริษัท Toyota กลุ่มบริษัท Nissan กลุ่มบริษัท Honda และกลุ่มบริษัท Suzuki เป็นต้น

ตารางที่ 4 รายชื่อผู้ส่งออกไทยไปยังประเทศอินเดีย 20 ลำดับแรก ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557-2559

ลำดับ	ปี 2557 ชื่อผู้ประกอบการ	ปี 2558 ชื่อผู้ประกอบการ	ปี 2559 ชื่อผู้ประกอบการ
1	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ เอเชีย แปซิฟิก เอ็นจิเนียริงแอนด์แมนูแฟคเจอร์ริง	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ เอเชีย แปซิฟิก เอ็นจิเนียริงแอนด์แมนูแฟคเจอร์ริง	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ เอเชีย แปซิฟิก เอ็นจิเนียริงแอนด์แมนูแฟคเจอร์ริง
2	บจก.นิสสัน มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.เอเชียนฮอนด้ามอเตอร์	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย
3	บจก.เอเชียนฮอนด้ามอเตอร์	บจก.นิสสัน มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.เอเชียนฮอนด้ามอเตอร์
4	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น	บจก.ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย
5	บจก.โตโยต้า ทูโซ ไทยแลนด์	บจก.โตโยต้า ทูโซ ไทยแลนด์	บจก.โตโยต้า ทูโซ ไทยแลนด์
6	บจก.อีซูซุมอเตอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล โอเปอเรชั่น ประเทศไทย	บจก.มิตซูบิชิ มอเตอร์ส ประเทศไทย	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น
7	บจก.ฮอนด้า เทรดิง เอเชีย	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย	บจก.อีซูซุมอเตอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล โอเปอเรชั่น ประเทศไทย
8	บจก.มิตซูบิชิ มอเตอร์ส ประเทศไทย	บจก.อีซูซุมอเตอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล โอเปอเรชั่น ประเทศไทย	บจก.อโตลิ ประเทศไทย
9	บจก.มุซาซึอโตพาร์ท	บจก.โซว่า ออโต้พาร์ท ประเทศไทย	บจก.นิสสัน มอเตอร์ ประเทศไทย
10	บจก.ไทรอัมพ์มอเตอร์ไซเคิลส์ ประเทศไทย	บจก.ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.เด็นโซ่ ประเทศไทย
11	บจก.โซว่า ออโต้พาร์ท ประเทศไทย	บจก.ดูคาติ มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.ทาคาตะ-ทีโอเอ
12	บจก.นิชชินเบรค ประเทศไทย	บจก.ฮอนด้า เทรดิง เอเชีย	บจก.ไทรอัมพ์มอเตอร์ไซเคิลส์ ประเทศไทย
13	บจก.อโตลิ ประเทศไทย	บจก.อโตลิ ประเทศไทย	บจก.ดูคาติ มอเตอร์ ประเทศไทย
14	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย	บจก.ไทรอัมพ์มอเตอร์ไซเคิลส์ ไทยแลนด์	บจก.โซว่า ออโต้พาร์ท ประเทศไทย
15	บจก.เอ็กซ์เซลดี พรีคชั่น แมททีเรียล	บจก.เด็นโซ่ ประเทศไทย	บจก.ฮอนด้า เทรดิง เอเชีย
16	บจก.ทาคาตะ-ทีโอเอ	บจก.ทาคาตะ-ทีโอเอ	บจก.เอสดีเอส อินเตอร์เนชั่นแนล กรุป
17	บจก.ทีโอ ออโตโมทีฟ ไทยแลนด์	บจก.อูซุอิ อินเตอร์เนชั่นแนล คอร์ปอเรชั่น ไทยแลนด์	บจก.เจนเนอรัล มอเตอร์ส ประเทศไทย
18	บจก.มันท์ อาปิโก ประเทศไทย	บจก.คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ประเทศไทย	บจก.โตเซล เซฟตี้ ซีส์เต็มส์ ประเทศไทย
19	บจก.คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ ประเทศไทย	บจก.นิชชินเบรค ประเทศไทย	บจก.สีบาคี อีเมอร์สัน เอ็มเอฟจี ไทยแลนด์
20	บจก.เด็นโซ่ ประเทศไทย	บจก.เจนเนอรัล มอเตอร์ส ประเทศไทย	บจก.ฟิวเจอร์ส ออโตโมทีฟ ประเทศไทย

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2560ก) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

ตารางที่ 5 รายชื่อผู้นำเข้าของไทยจากอินเดีย ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557-2559

ลำดับ	ปี 2557 ชื่อผู้ประกอบการ	ปี 2558 ชื่อผู้ประกอบการ	ปี 2559 ชื่อผู้ประกอบการ
1	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย
2	บจก.ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี ประเทศไทย	บจก.ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี ประเทศไทย	บจก.ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี ประเทศไทย
3	บจก.จอห์น เดียร์ ประเทศไทย	บจก.ฟูโซ่ ทรัค ประเทศไทย	บจก.จอห์น เดียร์ ประเทศไทย
4	บจก.เอเชีย แปซิฟิก เครื่องจักรกล การเกษตร	บจก.จอห์น เดียร์ ประเทศไทย	บจก.ฮอนด้า ออโตโมบิล ประเทศไทย
5	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย	บจก.ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น
6	บจก.ฮอนด้า ออโตโมบิล ประเทศไทย	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น	บจก.ดาน่า สไปเซอร์ ประเทศไทย
7	บจก.จีเคเอ็น ไดรฟ์ไลน์ ประเทศไทย	บจก.เอเชีย แปซิฟิก เครื่องจักรกล การเกษตร	บจก.ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย
8	บจก.ดาน่า สไปเซอร์ ประเทศไทย	บจก.ฮอนด้า ออโตโมบิล ประเทศไทย	บจก.ทาทา มอเตอร์ส ประเทศไทย
9	บจก.พนัส แอสเซมบลีย์	บจก.ดาน่า สไปเซอร์ ประเทศไทย	บจก.ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์
10	บจก.สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น	บจก.โอวายที	บจก.ทีเอ็มบีพี
11	บจก.ทาทา มอเตอร์ส ประเทศไทย	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย	บจก.โอวายที
12	บจก.ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์	บจก.อโต้อัลลายแอนซ์ ประเทศไทย
13	บจก.ซัมมิต โซว่า แมนูแฟคเจอร์ริง	บจก.ทีเอ็มบีพี	บจก.เคอร์เนล แอนด์ อีควิปเมนท์ เซอร์วิสซิส
14	บจก.ทีเอ็มบีพี	บจก.ซัมมิต โซว่า แมนูแฟคเจอร์ริง	บจก.เอเชีย แปซิฟิก เครื่องจักรกล การเกษตร
15	บจก.ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์	บจก.ทาทา มอเตอร์ส ประเทศไทย	บจก.เจนเนอรัล มอเตอร์ส ประเทศไทย
16	บจก.เมโทรแมชินเนอรี	บจก.คูโบต้า ปริซิชั่น แมชชีนเนอรี ประเทศไทย	บจก.ซัมมิต โซว่า แมนูแฟคเจอร์ริง ประเทศไทย
17	บจก.นิสสัน มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.อเมริกัน แอ็คเซล แอนด์ แมนูแฟคเจอร์ริง ประเทศไทย	บจก.เจนเนอรัล ออโต้ ซัพพลาย
18	บจก.สยาม เอ็น เอส เค สเตียร์ริง ซิสเต็มส์	บจก.พนัส แอสเซมบลีย์	บจก.อเมริกัน แอ็คเซล แอนด์ แมนูแฟคเจอร์ริง ประเทศไทย
19	บจก.อิตัลไทยอุตสาหกรรม	บจก.ดูคาติ มอเตอร์ ประเทศไทย	บจก.คูโบต้า ปริซิชั่น แมชชีนเนอรี ประเทศไทย
20	บจก.สยามเลมเมอร์ซ	บจก.อินเนอร์ยี ออโตโมทีฟ ซิสเต็มส์ ประเทศไทย	บจก.แซฟเฟอร์ แมนูแฟคเจอร์ริง

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2560ข) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

กลุ่มบริษัท Toyota มีบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ เอเชีย แปซิฟิก เอ็นจิเนียริงแอนด์ แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด (วิจัยและผลิตตัวถังรถยนต์และช่วงล่าง วิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องยนต์ และเครื่องส่งกำลัง เป็นต้น) บริษัท โตโยต้า ฟูโซ่ (ไทยแลนด์) จำกัด (จำหน่ายชิ้นส่วน ยานยนต์ และ

วัสดุสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับผู้ผลิต OEM) เป็นผู้ส่งออก และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เป็นผู้นำเข้า

กลุ่มบริษัท Nissan มีบริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นทั้งผู้ส่งออก และผู้นำเข้า

กลุ่มบริษัท Honda มีบริษัท เอเชียนฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด (จำหน่ายรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์และอะไหล่รถยนต์) บริษัท ฮอนด้า เทรคดิง เอเชีย จำกัด (จำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์) เป็นผู้ส่งออก บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (ผลิตและจำหน่ายรถยนต์) เป็นผู้นำเข้า

กลุ่มบริษัท Suzuki มีบริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นทั้งผู้นำเข้า และผู้ส่งออก

รูปแบบการเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียโดยผ่านการค้าระหว่างบริษัทดังกล่าวนี้ แสดงให้เห็นว่า บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนของโลก โดยเฉพาะจากประเทศญี่ปุ่นที่ได้ตั้งบริษัทและโรงงานผลิตทั้งในประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างมียุทธศาสตร์การแบ่งปันการผลิต (Production Sharing) ซึ่งได้กำหนดให้บริษัทและโรงงานในประเทศไทยและประเทศอินเดียผลิตและส่งออกชิ้นส่วนแต่ละประเภทตามความถนัด และมีต้นทุนที่ถูกกว่าไปยังอีกประเทศหนึ่งเพื่อใช้ในการประกอบยานยนต์

ทั้งนี้ เป็นที่ทราบดีว่า บริษัทผู้ผลิตยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นนั้น มียุทธศาสตร์เกี่ยวกับพื้นที่/ประเทศที่เหมาะสมสำหรับการตั้งฐานการผลิตในระบบห่วงโซ่มูลค่าโดยกำหนดให้ฐานการผลิตแต่ละแห่งกระจายกันอยู่ แต่ทำงานร่วมกัน โดยเฉพาะในด้านการวางแผนการใช้งานนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับสายการผลิตในแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยนั้น ถือได้ว่าเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นเพื่อป้อนสายการผลิตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียแปซิฟิก เช่น บริษัท Toyota กำหนดให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิต Diesel Engines, Steering Columns, Body Parts, Pressed and Rasin Parts, และ CBU Kits Assembling และบริษัท Honda กำหนดให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิต Pressed Parts, Meter Parts, และ Cylinder Blocks โดยชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าว บางส่วนส่งออกไปยังประเทศอินเดียด้วยเช่นกัน

สำหรับการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศอินเดียนั้น พบข้อมูลว่า บริษัท Toyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing จำกัด ซึ่งมีบริษัทลูกในประเทศอินเดียได้นำเข้าชิ้นส่วนบางประเภทจากประเทศไทยเพื่อใช้ในการผลิตรถยนต์ Toyota เช่น รุ่น Etios ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นรถยนต์สำหรับตลาดในประเทศอินเดียและเพื่อส่งออกไปยังประเทศแอฟริกาใต้ แม้ว่าในสายการผลิตดังกล่าว ส่วนใหญ่จะใช้ชิ้นส่วนในประเทศอินเดียเป็นหลัก และบริษัท Honda Siel Cars India (HSCI) ซึ่งผลิตรถยนต์ Honda รุ่น Brio ที่แม้ว่าจะใช้ชิ้นส่วนกว่าร้อยละ 80 จากภายในประเทศ แต่ย้ยังนำเข้าชิ้นส่วนจากประเทศไทยเช่นกัน

3.1.3 ความเชื่อมโยงผ่านการใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรี

ความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้รับอานิสงส์จากการใช้ประโยชน์จากกลไกของรัฐ โดยเฉพาะความตกลงการค้าเสรีค่อนข้างสูง ซึ่งทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในสินค้าประเภทยานยนต์

และขึ้นส่วนเติบโตขึ้นภายหลังจากการทำความตกลงการค้าเสรี FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย และความตกลง AFTA เมื่อปี 2547 และปี 2553

จากสถิติของกรมศุลกากร (2560ก) พบว่า มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศอินเดียในสินค้าประเภทยานยนต์และชิ้นส่วน ภายใต้อีกัด HS 87 ก่อนการทำความตกลง FTA ในปี 2547 มีรวม 3,090,477,849 ล้านบาท แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 2,596,495,098 ล้านบาท และการนำเข้า 493,982,751 ล้านบาท แต่ภายหลังความตกลง FTA มีผลบังคับใช้ มูลค่าการค้ารวม ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าการค้าในปี 2548 มีรวม 4,917,763,707 ล้านบาท แยกเป็น มูลค่าการส่งออก 3,436,886,732 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.45 และมูลค่าการนำเข้า 1,480,876,975 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.25 จากนั้น มูลค่าการค้าได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนถึงปี 2559 มีมูลค่ารวมการค้า 19,287,910,794 ล้านบาท แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 12,375,047,052 ล้านบาท และมูลค่าการนำเข้า 6,912,863,742 ล้านบาท (อย่างไรก็ดี มูลค่าการค้า ในช่วงปี 2553-2554 ที่ลดลง เกิดจากประเทศไทยประสบปัญหาหาอู่ทกภัยครั้งร้ายแรงซึ่งส่งผลกระทบต่อ ระบบการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย)

ตารางที่ 6 มูลค่าการส่งออกไปยังอินเดียและการนำเข้าจากอินเดียภายหลัง FTA ไทย-อินเดีย และ FTA อาเซียน-อินเดียมียผลบังคับใช้ ภายใต้อีกัด HS Code รหัส 87

ปี ค.ศ.	ส่งออก (หน่วย: ล้านบาท)	สัดส่วนที่เพิ่มขึ้น (%)	นำเข้า (หน่วย: ล้านบาท)	สัดส่วนที่เพิ่มขึ้น (%)
2004	2,596,495,098	ปีฐาน	493,982,751	ปีฐาน
2005	3,436,886,732	24.45	1,480,876,975	66.25
2006	4,795,544,690	28.33	1,983,979,391	25.35
2007	5,055,154,644	5.13	1,976,128,139	-0.39
2008	6,023,966,847	16.08	2,461,349,182	19.71
2009	5,690,617,901	-5.85	2,970,342,276	17.13
2010	8,387,448,535	32.15	4,476,519,589	33.64
2011	8,070,765,841	-3.92	5,810,004,190	22.95
2012	9,009,998,982	10.4	7,283,312,466	20.22
2013	8,448,389,730	-6.64	6,851,281,926	-6.30
2014	10,470,372,172	19.31	7,269,662,706	5.75
2015	12,218,470,390	14.30	7,324,062,141	0.74
2016	12,375,047,052	1.26	6,912,863,742	-5.94

ที่มา: กรมศุลกากร (2560ก) จัดทำตารางโดยผู้เขียน

ตารางที่ 7 การส่งออกและการนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากความตกลงการค้าเสรี ปี 2559 หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ความตกลง	การส่งออกภายใต้สิทธิ FTA ปี 2559				การนำเข้าภายใต้สิทธิ FTA			
	มูลค่าส่งออกสินค้าที่ได้รับประโยชน์ FTA	มูลค่าการขอใช้ สิทธิ ส่งออก ภายใต้ FTA	สัดส่วนขอใช้ สิทธิส่งออก (%)	% การใช้ สิทธิปี 59/58	มูลค่านำเข้าสินค้าที่ได้รับประโยชน์ FTA	มูลค่านำเข้าสินค้าใช้สิทธิ FTA	สัดส่วนนำเข้าที่ใช้ สิทธิ (%)	% การใช้ สิทธิปี 59/58
AIFTA	5154.16	2424.91	47.05	-1.37	1047.59	453.67	43.31	42.07
TIFTA	(886.52)*	587.34	11.40	3.30	(180.4)*	7.89	4.38	-36.06

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2559)

3.1.4 ความเชื่อมโยงผ่านนโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้างของภาครัฐ

นโยบายของรัฐบาลถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดียให้สามารถก้าวเข้าสู่การเป็นฐานผลิตสำคัญระดับโลกได้ โดยนโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้างของประเทศไทยและประเทศอินเดียได้มีส่วนในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยและประเทศอินเดีย ดังนี้

3.1.4.1 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย

นโยบายที่สำคัญของรัฐบาลไทยที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนและการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวในช่วงระหว่างปี 2551-2555 ประกอบด้วย การส่งเสริมโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Ecocar) การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ใหม่ที่เพิ่งไม่เคยผลิตในประเทศไทยและผลิตรถยนต์ที่ติดตั้งระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ การส่งเสริมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการลงทุนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน และการให้สิทธิพิเศษแก่การผลิตชิ้นส่วนเกียร์อัตโนมัติ เกียร์แบบ Continuous Variable Transmission เครื่อง Traction Motor สำหรับรถยนต์ เซลล์เชื้อเพลิง ระบบเบรกแบบ Regenerative Braking System และนโยบายส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ เป็นต้น

นโยบายดังกล่าวส่งผลให้เกิดโครงการลงทุนเพิ่มขึ้นอีกหลายโครงการ เช่น โครงการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด การลงทุนของบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อขยายโรงงานผลิตรถยนต์แห่งที่สองฮอนด้า การเพิ่มกำลังการผลิตรถปิกอัพของบริษัท มาสด้า ประเทศไทย จำกัด และบริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด รวมถึงการขึ้นไลน์ผลิตปิกอัพเล็ก ของบริษัท ทาทา มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด จากประเทศอินเดียด้วย (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2555)

ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2559) ระบุว่าโครงการจากประเทศอินเดียที่ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนระหว่างปี 2548-2554 มีจำนวน

84 โครงการ มูลค่ารวม 12,798.4 ล้านบาท และหากเจาะลึกไปเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน (ตรวจสอบได้เฉพาะจากหมวด Metal Products and Machinery ของสถิติของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) พบว่า มีการลงทุนในช่วงปี 2553-2559 จำนวน 15 โครงการ โดยมีมูลค่ารวม 2,339.8 ล้านบาท

บริษัทจากประเทศอินเดียที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ได้แก่ บริษัท ทาทา มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ลงทุนด้านการผลิตรถกระบะ และบริษัท Paracoat Asia จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีบริษัทผู้ลงทุนจากกลุ่ม Aditya Birla Group ซึ่งลงทุนผลิตสารเคมีและคาร์บอนแบล็คที่ใช้ในการผลิตยางล้อรถยนต์ด้วย

สำหรับบริษัท ทาทา มอเตอร์ส (ประเทศไทย) นั้น มีรายงานข่าวว่า บริษัทฯ ได้เพิ่มสายการผลิตรถบรรทุกสี่ล้อเล็ก ทาทา ซูเปอร์ เอช มินท์ และทาทา ซีนอน โดยโรงงานผลิตแห่งใหม่ของบริษัทฯ มีกำลังการผลิตรวม 10,500 คันต่อปี นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะประกอบรถบรรทุกขนาดกลาง-ใหญ่ และรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศไทยด้วย โดยผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์ในหนังสือพิมพ์ Post Today (2560) และหนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการ (2557) ว่า ปัจจัยที่บริษัทฯ เข้ามาลงทุนในประเทศไทยนั้น นอกจากในเรื่องของศักยภาพปริมาณตลาดการผลิต และซัพพลายเออร์ในประเทศไทย และการเป็นศูนย์กลางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว กฎระเบียบและสิทธิพิเศษทางการลงทุนที่เปิดกว้างก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ทางบริษัทให้ความสำคัญเช่นกัน

3.1.4.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศอินเดีย

ในทางกลับกัน ศักยภาพของตลาดยานยนต์และนโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้างขึ้นของรัฐบาลอินเดียถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดการลงทุนและการขยายตลาดของผู้ประกอบการด้านยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยให้เข้าไปยังประเทศอินเดียเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่รัฐบาลและภาคอุตสาหกรรมของประเทศอินเดียได้ตั้งเป้าหมายที่จะเป็นผู้ผลิตยานยนต์ชั้นนำของโลก เป็นศูนย์กลางการส่งออกรถยนต์ขนาดเล็ก รถยนต์ต่อเนกประสงค์ รถสองล้อ รถสามล้อ รถแทรกเตอร์ และชิ้นส่วนยานยนต์ นอกจากนี้ รัฐบาลอินเดียยังประกาศนโยบาย Make in India ที่ส่งเสริมการลงทุนทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้ประเทศอินเดียเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม (Hub of Industry) ในด้านต่าง ๆ ที่ประเทศอินเดียมีศักยภาพเพื่อก่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศและดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์จากเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ซึ่งกระจายอยู่ตามเขตระเบียงเศรษฐกิจตามภูมิภาคของประเทศอินเดีย

จากข้อมูลในช่วงก่อนปี 2543 การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จากต่างประเทศในประเทศอินเดียจัดอยู่ในอันดับที่ 22 ของการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด แต่ในปี 2557 มูลค่าการลงทุนได้เพิ่มสูงขึ้นโดยขยับมาอยู่ในอันดับที่ 6 โดยมีมูลค่าประมาณ 3 แสนล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศอินเดีย การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการลงทุนดังกล่าว อาจเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนนโยบายของประเทศอินเดียที่เปิดเสรีด้านการลงทุนมากขึ้น

นับตั้งแต่ปี 2534 และการประกาศใช้นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์เมื่อปี 2545 ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการจากต่างประเทศสามารถลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ร้อยละ 100

จากสถิติของ Department of Industrial Policy & Promotion, Ministry of Commerce & Industry (อ้างอิงในสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2559) ระบุว่า การลงทุนของประเทศไทยในประเทศอินเดียตั้งแต่เดือนเมษายน 2543–เดือนธันวาคม 2559 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 282.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 0.09 ของเงินลงทุนทางตรง (FDI) จากต่างประเทศทั้งหมดของประเทศอินเดีย โดยประเทศไทยจัดอยู่ในลำดับที่ 36 จาก 153 ประเทศที่เข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนนั้น ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2559) ระบุว่า มีผู้ประกอบการไทยที่ได้เข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย ได้แก่ (1) บริษัท ไทยซัมมิท โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด ลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ (2) บริษัท ยูเรก้า ดีไซน์ จำกัด มหาชน ลงทุนผลิตเครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ (3) บริษัท ซัมมิท โอโต้ซีท อินดัสตรี จำกัด ลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (4) บริษัท อีสเทิร์นโพลีเมอร์กรุ๊ป จำกัด มหาชน ลงทุนชิ้นส่วนพวกฉนวนสำหรับหุ้มท่อ และ (5) บริษัท พอร์จูน พาร์ท อินดัสตรี จำกัด มหาชน ลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนจากบริษัท Thai Summit Autoparts India Private Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ บริษัท ไทยซัมมิท โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด ทราบว่า บริษัทฯ ได้เข้ามาลงทุนในประเทศอินเดียตั้งแต่ปี 2546 เนื่องจากเล็งเห็นศักยภาพของตลาดและโอกาสทางธุรกิจ แรกเริ่ม บริษัทฯ ได้เข้ามาลงทุนในประเทศอินเดียในรูปแบบของบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) กับบริษัท JBM Group เพื่อผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับบริษัทยานยนต์ของประเทศอินเดีย และของประเทศญี่ปุ่น แต่ต่อมาภายหลังจึงแยกตัวออกมาดำเนินการเอง โดยโรงงานผลิตชิ้นส่วนแห่งหนึ่งของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในเขตรัฐทมิฬนาฑู โดยอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เชื่อมต่อระหว่างเขตระเบียงอุตสาหกรรมเมืองเจนไนกับเมืองบังคาลอร์ (Chennai–Bangalore Industrial Corridor) การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานในเขตระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวก็เนื่องมาจากการที่รัฐบาลอินเดียให้การส่งเสริมและให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุน และเป็นเขตที่สามารถเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์กับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอื่น ๆ ภายใต้วงโซ่อุปทานของประเทศอินเดียได้ อาทิ ในเขตรัฐทมิฬนาฑู มีกลุ่มบริษัท Hyundai บริษัท Mitsubishi บริษัท Nissan บริษัท Renault & Daimler บริษัท Ford และบริษัท BMW และในเขตรัฐกรณาฏกะ มีบริษัท Toyota บริษัท Scania และบริษัท Volvo ตั้งอยู่ ซึ่งจะส่งผลต่อการขยายตลาดและการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตกับกลุ่มบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ดังกล่าวในอนาคต

3.2 ประเด็นปัญหา โอกาส และความต้องการของภาคเอกชนในการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

จากการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่า ภาคเอกชนทั้งจากประเทศไทยและจากประเทศอินเดียยังประสบปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้าและการลงทุน และต้องการให้ภาครัฐช่วยแก้ไขปัญหาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างกัน ดังนี้

3.2.1 ปัญหาและอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุนของผู้ประกอบการจากประเทศไทย

3.2.1.1 การสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ บางรายการให้กับสินค้าจากประเทศอินเดียเนื่องจากเงื่อนไขในความตกลง FTA

ภายใต้ความตกลง FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย มีสินค้าในหมวด ชิ้นส่วนยานยนต์ คือ กระปุกเกียร์ (HS 870840) อยู่ในกลุ่มที่ประเทศไทยจะต้องลดภาษีให้กับสินค้า จากประเทศอินเดีย โดยที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ลดภาษีศุลกากรสินค้ากระปุกเกียร์ที่นำเข้าจาก ประเทศอินเดียอย่างต่อเนื่อง จากเดิมได้เคยกำหนดอัตราภาษีศุลกากรเท่ากับร้อยละ 30 และได้มีการ ลดลงเหลือร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2547 ลดลงเหลือร้อยละ 7.5 ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 และท้ายสุดได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2549 นอกจากนี้ การที่ความ ตกลง FTA ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สัดส่วนมูลค่าเพิ่มหรือวัตถุดิบ ภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 แต่ไม่สามารถสะสมสัดส่วนวัตถุดิบจากประเทศอาเซียน + 9 ได้ ทำให้ผู้ประกอบการจากประเทศไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการจากประเทศอินเดีย และส่งผลให้ การส่งออกกระปุกเกียร์ (HS 870840) จากประเทศอินเดียมายังประเทศไทยมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ ปี 2549 เป็นต้นมา ขณะที่ประเทศไทยส่งออกสินค้าดังกล่าวไปยังประเทศอินเดียน้อยกว่า (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2558)

3.2.1.2 การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการจากประเทศไทย ที่ลงทุนในประเทศอินเดีย

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนจากบริษัท Thai Summit Autoparts India Private Ltd. ทราบว่า ปัญหาหลักที่บริษัทฯ ประสบ และส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานให้สูงขึ้น ประกอบด้วย

1) ปัญหาความล่าช้าในติดต่อราชการกับหน่วยงานราชการอินเดีย โดยเฉพาะในเรื่องสำคัญ เช่น การจดทะเบียนโรงงาน การจดทะเบียนใช้ประโยชน์จากที่ดิน และการขอใบอนุญาตต่าง ๆ ตามกฎหมายท้องถิ่น นอกจากนี้ การที่กฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศ อินเดียมักมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง ทำให้บริษัทฯ ต้องเสียเวลาในการศึกษาระเบียบกฎหมาย ใหม่ ๆ และต้องเตรียมเอกสารประกอบการขออนุญาตและทำธุรกรรมต่าง ๆ เพิ่มเติมเสมอ

2) ปัญหาการเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาซ้ำซ้อน โดยมีการเรียกเก็บ ภาษีเงินได้จากพนักงานที่เข้ามาทำงานในประเทศอินเดียจากประเทศไทย โดยแก้ไขกฎหมาย ในการเรียกเก็บภาษีใหม่ แม้ว่าประเทศไทยและประเทศอินเดียจะมีความตกลงยกเว้นภาษีซ้อน ระหว่างกันแล้วก็ตาม และ

3) ปัญหาการคืนเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (Employees' Provident Fund) เนื่องจากประเทศอินเดียได้บังคับใช้กฎหมายกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ปี 2495 (Employee's Provident Funds and Miscellaneous Provision Act 1952) ซึ่งกำหนดให้ สถานประกอบการและอุตสาหกรรมสาขาต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลประกาศไว้ในรายการต้องเข้าอยู่ในระบบ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และให้สถานประกอบการที่มีการจ้างงานมากกว่า 20 คน หรือ สถานประกอบการที่มีการจ้างงานน้อยกว่า 20 คน ซึ่งทางการอินเดียได้มีหนังสือแจ้งเตือนให้ ดำเนินการตามกฎหมายกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำเป็นต้องดำเนินการให้ลูกจ้างเข้าสู่ระบบกองทุน

สำรองเลี้ยงชีพ พร้อมทั้งยังได้กำหนดให้นายจ้างและลูกจ้างต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนร่วมกันใน อัตราร้อยละ 10 หรือ 12 อย่างไรก็ดี กฎหมายได้กำหนดเงื่อนไขไว้ว่า ลูกจ้างจะสามารถเบิกเงินจาก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ก็ต่อเมื่ออายุครบ 58 ปี (พรพิมล สุคันธวิช, 2559) ซึ่งในเรื่องดังกล่าว เป็นปัญหาสำหรับภาคเอกชนจากประเทศไทย เนื่องจากพนักงานของบริษัทฯ ที่เข้ามาทำงานใน ประเทศอินเดีย จะมีช่วงเวลาทำงานประมาณ 3-5 ปี เมื่อถึงเวลาเดินทางกลับประเทศไทยก็ไม่สามารถขอรับเงินคืนได้ นอกจากนี้ โดยทั่วไป บริษัทฯ จะเป็นผู้ชำระเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สำหรับพนักงานควบคู่ไปกับการสมทบจ่ายในส่วนของบริษัทฯ ทำให้ต้นทุนภาระค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานของบริษัทฯ สูงขึ้น

3.2.1.3 ปัญหาจากเตรียมบังคับใช้ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการกำหนดให้ สินค้าที่ใช้ได้สองทาง (Dual Use Items-DUI) ซึ่งกำหนดให้สินค้านั้น 73,583 รายการ ครอบคลุม สินค้าที่ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออก เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตกับกรมการค้าต่างประเทศ เนื่องจากสินค้าและวัสดุอุปกรณ์เหล่านี้ อาจนำไปใช้ในการผลิต ประกอบเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์ ที่นำไปใช้ทำอาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างสูง (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ, 2560) โดยในส่วนของ บริษัทผู้ผลิตและส่งออกสินค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยังสับสนและไม่เข้าใจวิธีปฏิบัติ ที่ถูกต้องตามประกาศ อีกทั้งยังมีสินค้ามากกว่า 7,000 รายการที่เข้าข่ายเป็นสินค้า DUI ตามประกาศ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการตรวจสอบและขึ้นทะเบียนต่อไป โดยการดำเนินการดังกล่าวอาจ กระทบต่อต้นทุนเวลาและการทำงานของผู้ประกอบการ

3.2.2 โอกาสในการส่งเสริมความ योगด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

3.2.2.1 การใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรี

จากข้อมูลของกรมเจรจาการค้าต่างประเทศ (2559) ระบุว่า การใช้ สิทธิประโยชน์จาก ความตกลง FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย และความตกลง AFTA ในภาพรวมของผู้ประกอบการยังมีสัดส่วนไม่มากนัก โดยการใช้สิทธิการนำเข้าภายใต้ FTA ประเทศไทย- ประเทศอินเดีย ปี 2559 มีมูลค่ารวม 7.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 36.06 และมีสัดส่วนการใช้สิทธิ ร้อยละ 4.38 ของมูลค่าสินค้าที่ได้รับประโยชน์หากใช้สิทธิและมีผู้มาขอ หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าเพื่อขอใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากความตกลง FTA ประเทศไทย- ประเทศอินเดีย เพื่อการส่งออก รวม 587.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ร้อยละ 3.3 หรือคิดเป็นสัดส่วนของการใช้สิทธิร้อยละ 11.40

ขณะที่การใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง AFTA มีมูลค่ารวม 2,424.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี 2558 ร้อยละ -1.37 คิดเป็นสัดส่วนของการใช้สิทธิร้อยละ 47.05 ทั้งนี้ จากการศึกษาของ TDRI ระบุว่า หากผู้ประกอบการไทยสามารถใช้สิทธิประโยชน์ อย่างเต็มที่จากความตกลงการค้าเสรี ก็จะช่วยให้ภาคเอกชนผู้ส่งออกจากประเทศไทยสามารถ ประหยัดภาษีได้จำนวนมาก ทั้งนี้ ภาคเอกชนของประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลง AFTA ซึ่งกำหนดกฎทั่วไปใช้เกณฑ์การเปลี่ยนพิกัดศุลกากรระดับ 6 หลัก (Change in Tariff Sub-heading-CTSH) ควบคู่กับสัดส่วนมูลค่าเพิ่มภายในประเทศ (Local Content 35%) และไม่มีเกณฑ์ เฉพาะสินค้า (PSR) แต่สามารถสะสมวัตถุดิบจากอาเซียน + 9 และประเทศอินเดีย ทำให้ผู้ส่งออกไทย

ได้ถิ่นกำเนิดสินค้าได้ง่ายกว่าความตกลง FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย เนื่องจากผู้ส่งออกในประเทศภาคีสามารถนำเข้าวัตถุดิบที่ได้ถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกอาเซียนและอินเดียเพื่อสะสมถิ่นกำเนิดสินค้าได้ ข้อดีนี้เป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญในการสร้างเครือข่ายการผลิตสินค้าการลงทุนระหว่างไทย สมาชิกอาเซียน + 9 และประเทศอินเดีย ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการไทยให้มากขึ้น (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2558)

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทย ผู้แทนสถาบันยานยนต์และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ทราบว่า ผู้ประกอบการประสงค์จะให้หน่วยงานภาครัฐได้ขยายประเภทของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนภายใต้ความตกลง FTA ระหว่างประเทศไทย-ประเทศอินเดีย และความตกลง AFTA ให้มากขึ้น เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์จากกลไกความตกลงได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากที่ผ่านมา มีหลายรายการของสินค้าที่ไม่ได้อยู่ในข่ายได้รับการลดภาษี

3.2.2.2 การพัฒนาศักยภาพด้านการผลิตและการทำการวิจัยร่วมกัน

ผู้แทนจาก Confederation of Indian Industry (CII) และ Indo-ASEAN Sri Lanka Chamber of Commerce ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันประเทศอินเดียมีอุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดใหญ่ และต้องการเข้ามาขยายตลาดในประเทศไทยที่มีการเติบโตสูง รวมถึงกลุ่มรถใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco Car) ทั้งนี้ ประเทศอินเดียและประเทศไทยมีความแตกต่างที่น่าจะเป็นประโยชน์ร่วมกัน กล่าวคือ ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในตลาดรถเล็ก ขณะที่ประเทศอินเดียมีความเชี่ยวชาญในตลาดรถใหญ่ ซึ่งเชื่อว่าผู้ประกอบการของทั้งสองฝ่ายน่าจะแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างกันได้ นอกจากนี้ จากประสบการณ์ของผู้เขียนที่เคยหารือกับผู้แทนจาก Automotive Component Manufacturers Association of India หรือ ACMA ทราบว่า ประเทศอินเดียต้องการให้เอกชนจากประเทศไทยเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน พร้อมนำองค์ความรู้ (know-how) เข้ามาในประเทศอินเดีย รวมทั้งร่วมมือกับประเทศอินเดียในการวิจัยและพัฒนาสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ให้ครบวงจรจากต้นน้ำสู่ปลายน้ำ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่อุตสาหกรรมดังกล่าวในประเทศอินเดีย ทั้งนี้ ประเทศอินเดียมีการผลิตเครื่องมือและชิ้นส่วนที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง โดยเฉพาะชิ้นส่วนหุบบิ้นรูป (Forging) ซึ่งประเทศไทยก็มีความต้องการชิ้นส่วนกลุ่มนี้มากด้วยเช่นกัน

3.2.2.3 ความร่วมมือกับผู้ผลิตรายานยนต์ประเทศญี่ปุ่นในการเข้าสู่ตลาดประเทศอินเดียเพื่อขยายการผลิตและการลงทุนร่วมกันในประเทศอินเดียในโมเดล “พี่จูงน้อง”

ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี และสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน เห็นว่า จากข้อจำกัดของการเติบโตของตลาดภายในประเทศไทย และการขยายตัวของตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศอินเดียซึ่งมีขนาดใหญ่ มีประชากรที่เป็นชนชั้นกลางจำนวนมาก และมีพื้นที่ภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียกลางและตะวันออกกลาง รวมทั้งยังมีต้นทุนการผลิตที่ถูก ทำให้บริษัทผู้ผลิตรายานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการผลิตในประเทศอินเดียมากยิ่งขึ้น จึงเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการไทยที่จะร่วมมือกับผู้ผลิตรายานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นในการเข้าไปลงทุนและขยายตลาดในประเทศอินเดียและเชื่อมโยงการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ร่วมกันในลักษณะของ “พี่จูงน้อง” เช่นเดียวกับในกรณีของบริษัท Thai Summit Autoparts India Private Ltd.

จากบทความของพรพิมล สุคันธวิช (2558) และการสัมภาษณ์ผู้แทนของบริษัท Thai Summit Autoparts India Private Ltd. ซึ่งได้ให้ข้อมูลว่า บริษัทฯ ได้ตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนโครงสร้างที่เป็นเหล็กสำหรับรถสกูตเตอร์และรถจักรยานยนต์ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศอินเดีย โดยได้รับการชักชวนจากบริษัท Yamaha ให้เข้ามาลงทุนตั้งโรงงานผลิตพร้อม ๆ กับผู้จัดหา (Suppliers) จากบริษัทญี่ปุ่นอีก 8 โรงงาน ภายใต้แนวคิด “One Factory Concept” ของโครงการ Yamaha Vendor Park โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การลงทุนในประเทศอินเดียประสบความสำเร็จ นอกเหนือจากการผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐานและมีคุณภาพแล้ว ความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นยังมีส่วนสำคัญในการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตในระบบห่วงโซ่อุปทานระดับโลกและการขยายตลาดและสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงด้านการผลิตกับผู้ประกอบการอินเดียด้วย เนื่องจากจะได้รับความไว้วางใจ (Trust) จากผู้ประกอบการของประเทศอินเดีย เพราะการได้รับการคัดเลือกจากบริษัทผู้ผลิตยานยนต์/จักรยานยนต์ของบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นถือว่า ได้รับการยืนยัน (guarantee) คุณภาพของบริษัทไปแล้วโดยปริยาย โดยปัจจุบัน นอกจากบริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการผลิตชิ้นส่วนโครงสร้างรถจักรยานยนต์ให้กับบริษัท Yamaha แล้ว ยังสามารถเพิ่มสายการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวให้กับผู้ผลิตและผู้ประกอบรถจักรยานยนต์รายอื่นซึ่งมีโรงงานผลิตในประเทศอินเดียด้วย โดยขณะนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนขยายการผลิตเพิ่มเติมเพื่อผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนจักรยานยนต์และยานยนต์แก่ผู้ผลิตรายอื่น ๆ ในประเทศอินเดียแล้ว

3.2.3 ความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

แม้ว่าในปัจจุบัน ความเชื่อมโยงด้านการผลิตโดยผ่านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียจะมีอยู่สูง และมีแนวโน้มการเติบโตที่ดีมาโดยตลอดในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี โดยที่ความเชื่อมโยงด้านการค้าและการลงทุนดังกล่าว อาศัยผู้เล่นหลัก คือ บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์และเครือข่ายผู้จัดหา (Suppliers) ของประเทศญี่ปุ่นซึ่งอยู่ในระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลกเป็นหลัก ทำให้การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียที่จะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ส่วนหนึ่งนั้น ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจในการวางกลยุทธ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

สำหรับการตั้งบริษัทและโรงงานผลิตยานยนต์ของบริษัทยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นในประเทศอินเดียนั้น มีข้อสังเกตว่า บริษัทจากประเทศญี่ปุ่นจะให้ความสำคัญและพึ่งพาผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่นของประเทศอินเดียเป็นหลัก ซึ่งบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นได้ปรับปรุงระบบควบคุมคุณภาพและระบบการส่งสินค้า ซึ่งก่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับบริษัทของประเทศอินเดียเช่นกัน นอกจากนี้ บริษัทผู้ผลิตยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นได้ปรับกลยุทธ์จากการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในประเทศอินเดียเป็นการปรับปรุงกระบวนการผลิต (Process Optimization) และเน้นการลงทุน โดยร่วมมือกับผู้จัดหา (Suppliers) ท้องถิ่นเป็นหลัก ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว เป็นไปเพื่อการลดต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ตกแต่งจากต่างประเทศ นอกจากนี้ การที่ตลาดอินเดียมีฐานลูกค้าที่จะขยายตัวในอนาคตอีกจำนวนมาก อีกทั้งการผลิตในประเทศอินเดียเพื่อการส่งออกมีต้นทุนที่ถูกกว่าประเทศอื่น ๆ รวมทั้งประเทศไทย

ทำให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นมีแนวโน้มที่จะสร้างฐานการผลิตในประเทศอินเดียเพื่อการส่งออกที่ใหญ่ขึ้น

ผู้แทนจากสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน ให้ความเห็นว่า การเพิ่มความสำคัญให้แก่การขยายฐานการผลิตในประเทศอินเดียดังกล่าวอาจสร้างความเสี่ยงให้แก่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย เนื่องจากอาจทำให้บริษัทยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศญี่ปุ่นใช้ชิ้นส่วนในประเทศอินเดียมากขึ้นจนอาจไม่จำเป็นจะต้องนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศไทยอีกต่อไป และการที่บริษัทจากประเทศอินเดียสามารถผลิตโดยการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) มากขึ้น ก็อาจส่งออกชิ้นส่วนมายังประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยได้ในอนาคต

ตัวอย่างที่สำคัญของแนวโน้มดังกล่าว ได้แก่ กรณีของบริษัท Isuzu ซึ่งได้ตัดสินใจที่เปิดโรงงานผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในประเทศอินเดียที่รัฐอานธรประเทศ โดยพิจารณาแล้วว่าการผลิตในประเทศไทยมีต้นทุนที่สูงกว่า โดยมีเป้าหมายส่งออกไปยังตะวันออกกลางและแอฟริกา โดยบริษัท Isuzu ผลิตรถปิ๊กอัพ รุ่น D-Max และ MU-7 ร่วมกับบริษัทอินเดีย Hindustan Motor ใกล้เมืองเจนไน แต่เดิมรถยนต์รุ่นดังกล่าวผลิตในประเทศไทย แต่เนื่องจากต้นทุนการผลิตถูกลง ทำให้ราคาขายปลีกในอินเดียถูกกว่าประเทศไทยถึงร้อยละ 35-30 จากต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้บริษัท Isuzu ตัดสินใจที่ให้ประเทศอินเดียเป็นฐานในการจัดหาวัตถุดิบ (Sourcing Base) สำหรับตลาดเอเชียแทน โดยมองว่า ตลาดอินเดียได้ขยายตัวจากยอดจำหน่าย 3.3 ล้านคันเป็น 10 ล้านคัน ในช่วง 5 ปี และการผลิตในปริมาณมากจะทำให้ราคาการผลิตของ Isuzu แข่งขันได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ ในปัจจุบันบริษัท Isuzu ยังใช้ชิ้นส่วนจากประเทศอินเดียร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือนั้น ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทย แต่ในอนาคตมีแผนจะใช้ชิ้นส่วนจากในประเทศอินเดียทั้งหมดร้อยละ 100 (Moitra, 2015)

3.2.4 ความต้องการของผู้ประกอบการจากประเทศไทย

3.2.4.1 การเร่งรัดการจัดทำ Agreement on Social Security และแก้ไขปัญหาการเก็บภาษีซ้อน

ผู้แทนจากบริษัท Thai Summit Autoparts India Private Ltd. ต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย เร่งแก้ไขปัญหาการคืนเงินสบทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยเร็ว โดยเฉพาะหลายประเทศได้ทำความตกลงกับทางประเทศอินเดียที่เรียกว่า Agreement on Social Security หรือ SSA เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศตะวันตกอื่น ๆ เช่น ประเทศเยอรมนี ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศเดนมาร์ก ประเทศเบลเยียม เป็นต้น โดย SSA ระบุให้แรงงานของประเทศนั้น ๆ ไม่จำเป็นต้องจ่ายเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพในประเทศอินเดียได้ หรือหากเข้าระบบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว ก็จะสามารถเบิกเงินจากกองทุนประกันสังคมของอินเดียได้ทันทีที่หมดสัญญาจ้างในประเทศอินเดียได้ด้วย นอกจากนี้ ยังประสงค์ให้หน่วยงานของรัฐบาลได้เร่งแก้ไขปัญหาการเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาซ้ำซ้อนด้วย

3.2.4.2 การสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

ผู้แทนจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสถาบันยานยนต์ มองว่า การขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตระหว่างประเทศไทยกับประเทศ

อินเดีย นั้น ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยด้วย หากภาคอุตสาหกรรมมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง สามารถผลิตสินค้าได้โดยอาศัยต้นทุนถูกลงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในภาพรวมก็จะสามารถเชื่อมโยงด้านการผลิตกับกลุ่มผู้ผลิตรายอื่นและผู้ผลิตชิ้นส่วนรายอื่น ๆ ในระบบห่วงโซ่คุณค่าได้ทั่วโลก รวมทั้งระบบห่วงโซ่อุปทานในประเทศอินเดียได้ด้วย

จากรายงานของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2555) ระบุว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยจำเป็นต้องปรับตัวให้เข้าสู่สภาวะของการแข่งขันของ Global Supply Chain ในระดับโลก ซึ่งมีใช่เป็นเพียงการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลกเท่านั้น แต่จะต้องมุ่งพัฒนาในเรื่องการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้วย ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อแนวโน้มทางเทคโนโลยีของยานยนต์ในอนาคต โดยกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปี 2564 ว่า “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลก พร้อมด้วยห่วงโซ่อุปทานที่สร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

เพื่อการพัฒนาไปสู่วิสัยทัศน์ดังกล่าว กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ใน 3 ด้าน โดยเน้น (1) การสร้างความเป็นเลิศทางด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา โดยเฉพาะเทคโนโลยียานยนต์และชิ้นส่วนที่ตอบสนองต่อการใช้งานทดแทน อาทิ การพัฒนายานยนต์ที่ขับเคลื่อนแบบอื่น เช่น Hybrid Electric Vehicle (HEV), Plug-in Hybrid Vehicle (PHEV) และ Fuel Cell Vehicle (FCV) ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อมและการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยี (Disruptive Technology) ในอนาคต การพัฒนายานยนต์น้ำหนักเบา (Light Weight Vehicle) การพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัยด้านยานยนต์และชิ้นส่วน (Vehicle Safety) ซึ่ง การสร้างศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนาจะเป็นส่วนหนึ่งของการตอบโจทย์ดังกล่าว และการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่สูงขึ้น (Advanced Production Technology) (2) การสร้างความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะการยกระดับฝีมือแรงงานสู่การมีแรงงานที่มีทักษะการยกระดับหัวหน้างาน วิศวกรทดสอบและวิจัยพัฒนา ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและผลิตภาพมากขึ้น โดยจะเน้นการบูรณาการระบบการพัฒนาบุคลากร การวางหลักสูตรและระบบการศึกษา การพัฒนาฝึกอบรมแรงงานฝีมือและแรงงานไร้ฝีมือ ไปจนถึงการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรทั้งองค์กรในประเทศและต่างประเทศที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต และ (3) การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ ในเรื่องการพัฒนาประสิทธิภาพและผลผลิตในการบริหารการผลิต การพัฒนาเทคโนโลยีในกระบวนการผลิตที่สะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาการเชื่อมโยงเครือข่ายความร่วมมือของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีเอกภาพในการพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันร่วมกันสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ในส่วนของการเพิ่มทักษะให้แก่แรงงานในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์นั้น บริษัท ไทยซัมมิท โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด เห็นว่า ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนเรื่องการพัฒนาบุคลากร และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยยังขาดผู้ประกอบการที่มีความรู้ทางด้านเทคโนโลยีการผลิตและยังไม่สามารถออกแบบ

ชิ้นส่วนเองได้ ดังนั้น จำเป็นที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 จะต้องพัฒนาศักยภาพให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และจะต้องพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 และขั้นที่ 3 ให้เข้าใจแนวคิดและวิธีคิดของระบบการผลิตมากขึ้น ซึ่งแม้ว่า บริษัท ไทยซัมมิท โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 ในประเทศ แต่จำเป็นต้องร่วมงานกับผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 ด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการปรับเปลี่ยนการผลิตสินค้าภายใต้แบรนด์ผู้ผลิตยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer–OEM) จะพบว่าในบางครั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 ไม่สามารถปรับเปลี่ยนการผลิตได้ (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2558)

3.3 รูปแบบของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียของกระทรวงการต่างประเทศ

3.3.1 กลไกการขับเคลื่อน

การดำเนินการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจในช่วงปี 2557–2559 ของกระทรวงการต่างประเทศในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีกลไกการขับเคลื่อนประกอบด้วย กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา สำนักนโยบายและแผนสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองกัลกัตตา สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน และสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองมุมไบ โดยหน่วยงานดังกล่าว จะทำงานร่วมกับหน่วยงานภายใต้ทีมประเทศไทยในอินเดีย ได้แก่ สำนักงานเศรษฐกิจการลงทุน ณ เมืองมุมไบ สำนักงานการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศไทยอื่น ๆ อาทิ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย รวมถึงหน่วยงานภาคเอกชนของประเทศอินเดีย อาทิ The Confederation of Indian Industry (CII) India–ASEAN–Sri Lanka Chamber of Commerce and Industry Federation of Indian Chamber of Commerce and Industry (FICCI) และAutomotive Component Manufacturers Association of India (ACMA) เป็นต้น

3.3.2 การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

3.3.2.1 การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายและกฎระเบียบที่เอื้อต่อการการค้าและการลงทุน อาทิ การผลักดันความตกลง FTA การจัดตั้งสภาธุรกิจไทย–อินเดีย และความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน

หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศ โดยเฉพาะกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และกรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา และกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย ได้มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศที่เอื้อต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลักดันการเจรจาจัดทำความตกลง FTA ในช่วงปี 2557–2559 ในหลายโอกาส อาทิ ระหว่างการเยือนประเทศอินเดียเพื่อเข้าร่วมประชุมหารือระดับปลัดกระทรวงการต่างประเทศไทย–ประเทศอินเดีย (Foreign Office Consultation–FOC) ของนายสีหศักดิ์ พวงเกตุแก้ว ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ (ขณะนั้น) เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2557 และของนายอภิชาติ ชินวรรโณ ปลัดกระทรวง

การต่างประเทศ (ขณะนั้น) เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 โดยทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องที่จะเร่งรัดการเจรจา การจัดทำ FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดียให้สามารถลงนามและมีผลบังคับใช้ในโอกาสแรก จากเดิมที่ฝ่ายอินเดียเสนอให้ยุติการเจรจาจัดทำความตกลง FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดียไว้ก่อน เนื่องจากเห็นว่าที่ผ่านมา การเจรจาครอบคลุมถึงร้อยละ 90 แล้ว ส่วนประเด็นที่ยังติดค้างคาดว่าจะ ต้องใช้เวลาอีกนานพอสมควรกว่าจะได้ข้อสรุป และเสนอให้ทั้งสองฝ่ายลงนามความตกลงในส่วนที่ เห็นพ้องกันแล้วก่อน

นอกจากนี้ หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศทั้งสองกรมดังกล่าว ยังได้ผลักดัน การจัดตั้งสภาธุรกิจไทย-อินเดีย (Thai-India Business Council) เพื่อเป็นกลไกในการ ทหาร่วมกันเกี่ยวกับการส่งเสริมและลดอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุน รวมทั้งได้บรรจุประเด็น เรื่องการจัดตั้งสภาธุรกิจไทย-อินเดียไว้ในประเด็นสนทนาระหว่างการพบหารือกับผู้แทนภาครัฐและ ภาคเอกชนของฝ่ายอินเดียมาโดยตลอด และภายหลังจากที่ได้มีการจัดตั้งสภาธุรกิจไทย-อินเดียแล้ว กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา และสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี ยังมีส่วนในการ สนับสนุนให้มีการจัดประชุม India-Thailand Joint Business Forum (ITJBF) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2559 ที่กรุงนิวเดลี โดยระหว่างการประชุม ITJBF ได้มีการหารือถึงโอกาสและความท้าทาย ในการเพิ่มมูลค่าการค้า และการลงทุนทวิภาคีของทั้งสองประเทศ และได้มีการนำเสนอโอกาสและ อุปสรรคทั้งในด้านการค้าและบริการ ภายใต้อาณัติความตกลง FTA ในสาขาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสาขา อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนด้วย

ในด้านของการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการลงทุนนั้น กรมเศรษฐกิจ ระหว่างประเทศรับผิดชอบในส่วนของการพิจารณาจัดทำความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครอง การลงทุน (Agreement for the Promotion and Protection of investment หรือ Bilateral Investment Treaty-BIT) ซึ่งถือเป็นหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ โดยผู้ลงทุนจะได้รับความคุ้มครอง จากรัฐบาลของประเทศผู้รับการลงทุน รวมถึงจะได้รับการชดเชย ได้รับความคุ้มครองการการเวนคืน ได้รับสิทธิปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ และชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง ตลอดจนได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม และเท่าเทียมกันกับการลงทุนในประเทศผู้รับการลงทุนอื่น ๆ ซึ่งจะได้สร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุน โดยประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2543

อย่างไรก็ดี ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้ ร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ของประเทศไทยพิจารณาข้อเสนอของฝ่ายอินเดียที่เสนอให้แก้ไข ความตกลง BIT ใหม่ ซึ่งประเทศอินเดียได้เสนอแก้ไขประเด็นเรื่องกลไกการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐ และเอกชน หรือที่เรียกว่า Investor-State Dispute Settlement (ISDS) System โดยระบุว่า เอกชนไม่สามารถฟ้องรัฐบาลอินเดียในกระบวนการอนุญาโตตุลาการในต่างประเทศได้ ถ้าไม่ได้ผ่าน กระบวนการพิจารณาและระงับข้อพิพาทในอินเดียก่อน ซึ่งในประเด็นนี้ อาจสร้างข้อวิตกกังวลแก่ ผู้ประกอบการภาคเอกชนของประเทศไทยที่เข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีว่า กระบวนการพิจารณาคดีของประเทศอินเดียนั้นใช้ระยะเวลาอันยาวนาน และมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซึ่งอาจส่งผล ให้เกิดความเสียหายต่อธุรกิจของผู้ประกอบการภาคเอกชนไทยได้

3.3.2.2 การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันและการเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) ของผู้ประกอบการไทย

การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันและความร่วมมือทางเศรษฐกิจถือเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญของกระทรวงการต่างประเทศซึ่งระบุไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศและการทูตเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งแนวทางในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์นั้นประกอบด้วย การส่งเสริม การสร้างเครือข่ายขยายธุรกิจ การค้าและการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทยในต่างประเทศ การพัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เป็นต้น

ในด้านการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายขยายธุรกิจ การค้าและการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทยในต่างประเทศนั้น หน่วยงานภายใต้กระทรวงการต่างประเทศได้จัดกิจกรรมโครงการต่าง ๆ อาทิเช่น

- สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี ร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ และสถานเอกอัครราชทูตอินเดียประจำประเทศไทยจัดสัมมนาทางธุรกิจ และกิจกรรมจับคู่ทางธุรกิจ “Make in India” Roadshow and Business Opportunity in Thailand เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 โดยมีผู้แทนระดับสูงจากกระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรมของประเทศอินเดียและภาคเอกชนจากประเทศไทยและประเทศอินเดียเข้าร่วม

- สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน จัดกิจกรรม Seminar on India-Thailand Collaboration in Rubber and Auto Parts Industries and B2B Meeting เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559 โดยร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจการลงทุน เมืองมุมไบ และConfederation of Indian Industry (CII) กิจกรรม Business Networking Activity เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559 โดยร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจการลงทุน เมืองมุมไบ และIndia-ASEAN-Sri Lanka Chamber of Commerce and Industry โดยมีผู้แทนจากฝ่ายไทยและภาคเอกชนอินเดียจากอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเข้าร่วม การจัดกิจกรรม Road Show Seminar on "Thailand: Gateway to ASEAN and Business and Investment Opportunities for India" and Business Networking Activity เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2559 โดยร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจการลงทุน เมืองมุมไบ และFederation of Indian Chamber of Commerce and Industry (FICCI)

- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ร่วมกับสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน และสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองเจนไน สำนักงานเศรษฐกิจการลงทุน เมืองมุมไบ ร่วมกันจัดกิจกรรม Thailand Business Matching เมื่อเดือนมีนาคม 2558 เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และพัฒนา ความร่วมมือทางการค้าการลงทุนระหว่างกันในอนาคต โดยได้รับการสนับสนุนจาก (1) Confederation of Indian Industry (CII) (2) FICCI Ladies Organization Chennai Chapter และ(3) India-ASEAN-Sri Lanka Chamber of Commerce and Industry นำสมาชิกจากภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งการจัดงานสัมมนาทางธุรกิจในหัวข้อ “Seminar on Investment and Trade Opportunities in Thailand” เมื่อเดือนกันยายน 2557 และการจัดงาน Thailand Business Matching เมื่อเดือน

สิงหาคม 2557 โดยร่วมกับภาคเอกชนของประเทศอินเดีย ได้แก่ India-ASEAN-Sri Lanka Chamber of Commerce & Industry และ Federation of Indian Chamber of Commerce and Industry (FICCI)

ในด้านการจัดการศึกษาดูงานและสำรวจตลาด และพบผู้ประกอบการ/สมาคมของประเทศอินเดีย หน่วยงานภายใต้กระทรวงการต่างประเทศได้จัดกิจกรรมโครงการต่าง ๆ อาทิเช่น สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน ดำเนินโครงการ Road Show นำผู้ประกอบการด้านยางพาราไทยสำรวจตลาดและพบกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์และผลิตภัณฑ์ในเขตระเบียงเศรษฐกิจเมืองเจนไน-เมืองบังคาลอร์ โดยจัดให้ผู้ประกอบการจากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และยางพาราไทย ผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรม/สภาหอการค้า และหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ศึกษาดูงานที่ บริษัท Madras Rubber Factory Limited (MRF) สมาคม Automotive Component Manufacturers Association of India (ACMA) บริษัท Thai Summit Autoparts India Private Limited บริษัท Apollo Tyres Ltd. บริษัท Isuzu Motor India และเขตเศรษฐกิจพิเศษ Sri City ในช่วงเดือนกันยายน 2559

ในด้านการพัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ยังมี การดำเนินงานอยู่ค่อนข้างน้อย โดยมีเพียงการส่งผู้แทนจากสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลีเข้าร่วมการประชุมร่วมด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีไทย-อินเดีย ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม 2559 ณ กรุงนิวเดลี โดยมีกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเป็นหน่วยงานหลัก ซึ่งผู้แทนฝ่ายไทยได้ให้ข้อมูลว่า อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นหนึ่งในสิบอุตสาหกรรมคลัสเตอร์เป้าหมายของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายอินเดียมิได้บรรจุให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นสาขาที่จะร่วมมือกันในอนาคต

3.3.2.3 การสร้างบรรยากาศทางธุรกิจและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการค้าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

หนึ่งในบทบาทที่สำคัญของหน่วยงานภายใต้กระทรวงการต่างประเทศ คือ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับด้านโอกาสและกฎระเบียบด้านการค้าและการลงทุน และการเตือนภัย โดยการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ของศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ (Globalthai.com และ Thaiindia.net) กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เว็บไซต์ของกรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา (<http://sameaf.mfa.go.th>) และเว็บไซต์ของสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี และของสถานกงสุลใหญ่ทั้งสามแห่ง

นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยให้เป็นที่รู้จักในวงกว้างขึ้น ตัวอย่างเช่น สถานกงสุลใหญ่เมืองเจนไนได้ดำเนินโครงการนำคณะสื่อมวลชนจากหนังสือพิมพ์ Dinamalar และนิตยสาร Indian Transport & Logistics เยือนประเทศไทย เมื่อเดือนกันยายน 2558 เพื่อเข้าร่วมงาน TILOG and Logistix 2015 ซึ่งเป็นงานที่แสดงศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียน และคณะสื่อมวลชนจากนิตยสาร Motorindia และวารสาร Bulletin of the Federation of Indian Export Organization

(FIEO) เยือนประเทศไทยเมื่อเดือนพฤษภาคม 2558 เพื่อเข้าร่วมงาน SUBCON Thailand 2015 ซึ่งเป็นงานแสดงอุตสาหกรรมรับช่วงการผลิตเพื่อการจัดซื้อชิ้นส่วนอุตสาหกรรมและการจับคู่ธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน และเยี่ยมชมโรงงานผลิตรถยนต์ และนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ และสัมภาษณ์ผู้บริหารของหน่วยงานด้านการลงทุนและบริษัทอินเดียในประเทศไทย เป็นต้น

3.3.2.4 การแก้ไขปัญหาให้กับภาคเอกชนไทย

กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา รวมทั้งสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลีและสถานกงสุลใหญ่ทั้งสามแห่ง ได้ติดตามและผลักดันการแก้ไขปัญหาการคืนเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้แก่ภาคอุตสาหกรรมและแรงงานไทยอย่างสม่ำเสมอ โดยได้ยกเรื่องดังกล่าวหารือกับฝ่ายอินเดียทุกครั้งที่มีโอกาสที่เหมาะสม นอกจากนี้ ยังได้ประสานกับหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบของไทย คือ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน พิจารณาหารือและเร่งทำความเข้าใจกับฝ่ายอินเดียเพื่อเร่งรัดการจัดทำ Agreement on Social Security ให้ได้โดยเร็ว อีกทั้งยังกำลังศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับปัญหาการเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาซ้ำซ้อนด้วย

3.4 บทวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็ง จุดอ่อนของการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

3.4.1 บทวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis)

จากการวิเคราะห์ช่องว่างระหว่างการดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจกับประเด็นปัญหา โอกาส และความต้องการของภาคเอกชนในการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย ซึ่งได้ข้อมูลจากการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในข้อ 3.2 และเปรียบเทียบกับ การดำเนินงานของหน่วยงานกระทรวงการต่างประเทศในข้อ 3.3 พบว่า การดำเนินการกิจการงานการทูตเชิงเศรษฐกิจในช่วงปี 2557-2559 ยังมีการดำเนินการ “น้อยมาก” หรือขาดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนใน 3 ด้านหลัก ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.4.1.1 การส่งเสริมการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิต พบว่า ยังขาด

1) การดำเนินการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อันเกิดจากการใช้กลไกการใช้ความตกลงการค้าเสรี โดยเฉพาะในกรณีของผู้ประกอบการผลิตกระปุกเกียร์และเฟืองท้าย

2) การดำเนินงานสนับสนุนกฎระเบียบหรือมาตรการอื่น ๆ ที่เอื้อต่อการค้าการลงทุน เช่น การศึกษาผลกระทบจากข้อเสนองานการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐและเอกชน (ISDS) ของฝ่ายอินเดีย และการให้ข้อเสนอแนะทางนโยบายด้านอื่น ๆ อาทิ การส่งเสริมด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

3) การส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีที่ยังมีการใช้ประโยชน์อยู่น้อย

4) การรวบรวมข้อมูลที่สำคัญต่อการวิเคราะห์แนวโน้มและศักยภาพของผู้ผลิตยานยนต์ทั้งในประเทศและประเทศอินเดีย และข้อมูลนโยบายการพัฒนาของประเทศคู่ค้า

เพื่อการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเชื่อมโยงอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนกับระบบห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

3.4.1.2 การดำเนินงานส่งเสริมความร่วมมือด้านการผลิตซึ่งเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าของโลก พบว่า ยังขาดการประสานความร่วมมือและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นตัวเลือกของบริษัทผู้ผลิตรายอื่นและชิ้นส่วนของโลกในฐานะฐานการผลิตที่สำคัญ เนื่องจากประเทศไทยอาจประสบปัญหาความเสี่ยงจากการย้ายฐานการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรายอื่นและชิ้นส่วนไปยังประเทศอินเดีย หรือประเทศอื่น ๆ ได้ในอนาคต

3.4.1.3 การดำเนินงานเพื่อการพัฒนา พบว่า มีการดำเนินงาน “น้อย” หรือยังขาด

1) การช่วยสนับสนุนการเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) แก่ผู้ประกอบการไทย

2) การช่วยสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย เช่น การส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศ รวมทั้งกับประเทศอินเดียในการส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยียานยนต์และชิ้นส่วน อาทิ เทคโนโลยีที่ตอบสนองต่อการใช้พลังงานทดแทน การพัฒนายานยนต์น้ำหนักเบา (Light Weight Vehicle) การพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัยด้านยานยนต์และชิ้นส่วน (Vehicle Safety) เป็นต้น การพัฒนาบุคลากรผ่านการสนับสนุนการขยายความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม และการนำองค์ความรู้และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเกี่ยวกับการบริหารการผลิต และเทคโนโลยีในกระบวนการผลิตที่สะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

3.4.2 บทวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน

จากการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์และจากประสบการณ์ของผู้เขียนสามารถวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนของการดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจของหน่วยงานกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยภายในองค์กร (Internal Factors) ใน 7 มิติ ได้แก่ โครงสร้างองค์กร กลยุทธ์ การบริหารจัดการ บุคลากร ทักษะ ระบบการทำงานและค่านิยมร่วม โดยใช้หลักการ The McKinsey 7s Framework และปรับใช้มุมมองจากกรอบแนวคิดการทูตเชิงเศรษฐกิจที่ “ประสบความสำเร็จ” ตามกรอบแนวคิดในบทที่ 2 และการตอบสนองต่อความต้องการของภาคเอกชน ได้ดังนี้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>1. Structure (โครงสร้างองค์กร)</p> <p>– หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศมีโครงสร้างและกลไกการทำงานทั้งในกระทรวงการต่างประเทศ และในต่างประเทศที่ทำงานสอดประสานกันและเชื่อมโยงกันภายใต้แนวนโยบายด้านการต่างประเทศและการทูตเชิงเศรษฐกิจโดยมีเป้าหมายเดียวกัน คือ การส่งเสริมความ</p>	<p>– หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศยังมิได้มีการกำหนดให้การพัฒนาส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นสาขาอุตสาหกรรมที่ต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก (Priority Areas) และมีได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย และความเชื่อมโยงกับระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลก</p>

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>ร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย</p>	<p>และกับประเทศอินเดีย ซึ่งหากมีการย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศอื่น จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น จึงพบว่า หลายหน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศได้จัดทำโครงการเพื่อสนับสนุนความเชื่อมโยงด้านการผลิตและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี</p>
2. Strategy (กลยุทธ์)	
<p>– นโยบายการดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจมีกรอบการดำเนินในภาพกว้าง โดยเฉพาะการส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนในภาพรวมในตลาดเกิดใหม่ เช่น ประเทศอินเดีย</p>	<p>– การดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในส่วนของส่งเสริมการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียยังขาดแนวทาง/กลยุทธ์ที่สามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน</p>
3. Style (รูปแบบบริหารจัดการ)	
<p>– หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญกับการส่งเสริมกลไกของภาครัฐเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะ การจัดทำความตกลงการค้าเสรีและความตกลงส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน และดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดความเชี่ยวชาญในด้านการจัดทำความตกลงดังกล่าว</p> <p>– การดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจเน้นส่งเสริมการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในองค์กรรวมได้ดีในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะการดำเนินกิจกรรมโครงการต่าง ๆ</p>	<p>– การเจรจาความตกลง FTA ประเทศอินเดีย-ประเทศไทยยังไม่สามารถบรรลุผล และมีการขอเจรจาความตกลง BIT ใหม่ของฝ่ายอินเดีย ซึ่งอาจสร้างความกังวลให้กับภาคเอกชนและความไม่มั่นคงในการทำการค้าและการลงทุนกับประเทศอินเดียได้</p> <p>– การแก้ไขปัญหาของภาคเอกชน อาทิ การแก้ไขปัญหาการคืนเงินสทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการจัดทำความตกลง SSA นั้น ต้องอาศัยการดำเนินงานของหน่วยงานอื่น ๆ โดยกระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานผู้ผลักดันและเร่งรัดการแก้ปัญหา</p>
4. Staff (บุคลากร)	
<p>– การมีบุคลากรที่มีคุณภาพและความตั้งใจในการส่งเสริมและผลักดันนโยบายและการดำเนินภารกิจงานการทูตเชิงเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ</p>	<p>– นักการทูตที่ปฏิบัติงานด้านการทูตเชิงเศรษฐกิจทั้งที่อยู่ภายในกระทรวงการต่างประเทศและในต่างประเทศ มีจำนวนน้อยและไม่เพียงพอ และมีภารกิจงานที่ต้องทำหลายด้านในเวลาเดียวกัน ทำให้ไม่สามารถจดจ่ออยู่กับงานส่งเสริม</p>

จุดแข็ง	จุดอ่อน
	<p>ความเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้อย่างเต็มที่</p>
<p>5. Skills (ทักษะ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรของกระทรวงการต่างประเทศมีความสามารถในการสร้างเครือข่ายและใช้ประโยชน์ระหว่างหน่วยงานและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการปฏิบัติงานการทูตเชิงเศรษฐกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> - นักการทูตยังขาดข้อมูลเกี่ยวกับความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และยังขาดความเข้าใจปัญหาของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในด้านปัญหาทางเทคนิคและวิศวกรรม เทคโนโลยี การตลาด และความเชื่อมโยงด้านการผลิตในระบบห่วงโซ่คุณค่า
<p>6. System (ระบบการทำงาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานการทูตเชิงเศรษฐกิจมีการจัดตั้งงบประมาณไว้ล่วงหน้า โดยเป็นการดำเนินงานตามงบการดำเนินโครงการตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงการต่างประเทศ - มีเว็บไซต์และสื่อออนไลน์ที่ให้บริการข้อมูลแก่ผู้ประกอบการทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายอินเดียที่หลากหลายช่องทาง - มีการดำเนินงานร่วมกับทีมประเทศไทยอย่างใกล้ชิดในการจัดกิจกรรมส่งเสริมบรรยากาศทางธุรกิจ อาทิ การจัดสัมมนา โอกาสด้านการค้า การลงทุน การจับคู่ทางธุรกิจ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - งบประมาณประจำปีของกระทรวงการต่างประเทศมีวงเงินที่จำกัด ทำให้ต้องกระจายเงินงบประมาณเพื่อไปทำโครงการด้านอื่น ๆ ที่มีได้จำกัดอยู่ที่การดำเนินโครงการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเท่านั้น - การจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าและการลงทุน รวมถึงการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันความร่วมมือด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการสนับสนุนการทำวิจัยร่วม การส่งเสริมความรู้ของผู้ประกอบการ อาจถูกมองว่า มิใช่ภารกิจหลักของกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่ง การดำเนินงานในลักษณะที่ “มากเกินไป” อาจถูกมองว่า “ข้ามเส้น” ภารกิจงานของหน่วยงานอื่น
<p>7. Shared Value (ค่านิยมร่วม)</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน การส่งเสริม การขยายโอกาสด้านการค้าและการลงทุน อยู่ในนโยบายการทูตเชิงเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ การต่างประเทศของกระทรวงการต่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่มีการกำหนดแนวทางการส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในด้านต่าง ๆ ที่เป็นรูปธรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาบุคลากรการประชาสัมพันธ์ ศักยภาพของผู้ประกอบการและผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและการวิจัย เป็นต้น

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเพื่อตอบคำถามของรายงานการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบและสถานะของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย และรูปแบบของการดำเนินการกิจการทางธุรกิจ พบว่า

4.1.1 ความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีรูปแบบทั้งในส่วนของความเชื่อมโยงโดยผ่านการค้าภายในอุตสาหกรรม (Intra-Industry Trade) และการค้าระหว่างบริษัท (Intra-firm Trade) ซึ่งมีมูลค่าการค้าค่อนข้างสูง อีกทั้งอาศัยประโยชน์จากกลไกของภาครัฐ ซึ่งได้แก่ ความตกลงการค้าเสรีและนโยบายด้านการลงทุนที่เปิดกว้างในการขยายความเชื่อมโยงทั้งในส่วนของการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ทั้งนี้ ผู้ผลิตรายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 1 ของอีกประเทศเพื่อใช้ในการประกอบและผลิตรายานยนต์และจักรยานยนต์

4.1.2 หากพิจารณาความเชื่อมโยงโดยผ่านการค้า พบว่า ความตกลงการค้าเสรีทั้งความตกลง FTA ประเทศไทย-ประเทศอินเดีย และความตกลง AIFTA มีผลต่อการขยายตัวของความเชื่อมโยงด้านการผลิต แม้จะมีการใช้ประโยชน์จากความตกลงดังกล่าวไม่เต็มที่ ขณะที่ยังมีความต้องการจากผู้ประกอบการที่จะให้ขยายประเภทสินค้ายกเว้นภาษีในสาขายานยนต์และชิ้นส่วนให้มากขึ้น

4.1.3 ในด้านการส่งเสริมความเชื่อมโยงโดยผ่านการลงทุนนั้น พบว่า นโยบายที่เปิดกว้างและยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียได้ส่งต่อการขยายตัวของการลงทุนของผู้ประกอบการไทยและอินเดียมากขึ้น และผู้ประกอบการของทั้งสองฝ่ายประสงค์จะเพิ่มการลงทุนและสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและต่อยอดความร่วมมือด้านการวิจัยและพัฒนาาร่วมกันในอนาคต ทั้งนี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานภาครัฐของประเทศไทย รวมทั้งกระทรวงการต่างประเทศ จะต้องเร่งแก้ไขปัญหากับภาคเอกชนไทยที่เข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย เพื่อช่วยลดต้นทุนด้านการผลิตและการดำเนินงานให้ต่ำลง ซึ่งจะส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนไทย รวมถึงยังต้องสร้างแรงดึงดูดในการลงทุนแก่ผู้ประกอบการจากประเทศอินเดียให้เข้ามาร่วมลงทุนในประเทศไทยควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในประเทศอินเดียด้วย โดยเฉพาะการส่งเสริมการลงทุนในประเทศอินเดียในโมเดล “พื้จูงน้อง” ซึ่งเน้นความร่วมมือกับผู้ผลิตรายานยนต์และรถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น

4.1.4 โดยที่กลุ่มบริษัทผลิตรายานยนต์และบริษัทลูก ซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศญี่ปุ่น มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายการผลิต การจัดหา การนำเข้าและการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ จากฐานการผลิตในประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทย ภายใต้ระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก จึงเป็นเรื่องที่ทำนายสำหรับผู้ประกอบการในประเทศไทยว่า จะทำอย่างไรให้สามารถยังคงรักษาให้ประเทศไทย ยังคงเป็นแหล่งผลิตรายานยนต์และชิ้นส่วนให้กับบริษัทผู้ผลิตรายานยนต์ โดยยังคงคุณภาพของสินค้าและรักษาความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน (Cost Competitiveness) ได้ โดยไม่สูญเสียความสามารถในการแข่งขันให้กับสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์และจักรยานยนต์ให้กับผู้ผลิตจากประเทศอินเดีย ซึ่งมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าได้ในอนาคต

4.1.5 กระทรวงการต่างประเทศได้ดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียในรูปแบบที่หลากหลาย อาทิ การส่งเสริมบรรยากาศที่เอื้อต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผลักดันการเจรจาการจัดทำความตกลง FTA การจัดตั้งและผลักดันกิจกรรมของสภาธุรกิจไทย-อินเดีย (Thai-India Business Council) การพิจารณาจัดทำและแก้ไขความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน (BIT) เป็นต้น ควบคู่ไปกับการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันและการเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) ของผู้ประกอบการไทย การสร้างบรรยากาศทางธุรกิจและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการค้าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน รวมทั้งการช่วยแก้ไขปัญหากับภาคเอกชนไทยด้วย

4.1.6 แม้ว่ากระทรวงการต่างประเทศจะได้ดำเนินการกิจการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้ดีในระดับหนึ่งแล้ว แต่ยังมีบางประเด็นที่หน่วยงานภายใต้กระทรวงการต่างประเทศยังมีการดำเนินการ “น้อย” หรือขาดแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจน โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมการขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิต การขยายความร่วมมือด้านการผลิตซึ่งเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าของโลก และการดำเนินงานเพื่อการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

4.1.7 การดำเนินการกิจงานด้านการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียมีจุดแข็งที่สำคัญได้แก่ การมีโครงสร้างและกลไกการทำงานที่ทำงานสอดประสานกันภายใต้แผนนโยบายด้านการต่างประเทศและการทูตเชิงเศรษฐกิจ การมีบุคลากรและการสร้างเครือข่ายที่มีคุณภาพ การมีงบประมาณรองรับการดำเนินการกิจงาน การมีกลไกด้านสื่อประชาสัมพันธ์หลากหลายช่องทาง และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นต้น แต่ยังคงพบจุดอ่อนบางประการ เช่น การที่หน่วยงานของกระทรวงการต่างประเทศมิได้กำหนดให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นภารกิจงานที่ต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก (Priority Areas) และมีได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย และความเชื่อมโยงกับระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลก รวมทั้งยังขาดแนวทาง/กลยุทธ์ที่สามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการสนับสนุนความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมที่ชัดเจน เนื่องจากกระทรวงการต่างประเทศ

มิได้เป็นหน่วยงานหลักที่จะต้องดำเนินงาน และยังมีปัญหาในเรื่องของบุคลากรไม่เพียงพอกับการปฏิบัติงาน เป็นต้น

4.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบและสถานะของความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย ปัญหา โอกาส และความต้องการของภาคเอกชน การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) จุดแข็ง จุดอ่อนของการดำเนินการกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย รายงานการศึกษานี้ จึงขอเสนอว่า หากกระทรวงการต่างประเทศประสงค์จะดำเนินการกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาจัดให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่กระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญในลำดับแรก เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ของกระทรวงการต่างประเทศให้ความสำคัญในการจัดทำโครงการ/กิจกรรมและจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมดังกล่าวให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานกิจการทางการทูตเชิงเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย มีมิติที่ลึกและกว้างขึ้น รวมทั้งยังสามารถตอบสนองต่อความต้องการของภาคเอกชน และสอดคล้องกับการผลิตภายใต้ห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลก รายงานการศึกษานี้ จึงขอเสนอแนะกลยุทธ์เน้นเติมในจุดที่เป็นช่องว่าง เสริมสร้างในจุดแข็ง ลดจุดอ่อนที่มีอยู่ และตอบสนองต่อความต้องการของภาคเอกชนดังต่อไปนี้

4.2.1 กลยุทธ์การขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตโดยผ่านกลไกและกิจกรรมการค้าและการลงทุน

4.2.1.1 การสนับสนุนกฎระเบียบที่เอื้อต่อการการค้าและการลงทุนอย่างต่อเนื่อง นโยบายและกฎระเบียบของภาครัฐ อาทิ การจัดทำความตกลงการค้าเสรี การให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนและการทำความตกลงคุ้มครองการลงทุน ถือเป็นกลไกของรัฐที่ส่งผลดีต่อ การขยายความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย อีกทั้งทางผู้ประกอบการไทยยังประสงค์ที่จะให้มีการขยายประเภทสินค้าผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับการยกเว้นภาษีให้มีความครอบคลุมและใช้ประโยชน์จากความตกลงให้มากขึ้น ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้

1) ศึกษาและประเมินความเป็นไปได้ในการขยายประเภทสินค้าผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วนเพื่อการยกเว้นภาษีให้มีความครอบคลุมมากขึ้น รวมทั้งการศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีดังกล่าวในภาพรวม เพื่อให้ได้ข้อสรุปว่า ควรจะเจรจาต่อรองเรื่องความตกลงการค้าเสรีในแนวทางใด และครอบคลุมประเภทสินค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนประเภทใดบ้าง

2) ศึกษาข้อเสนอของฝ่ายอินเดียในเรื่องความตกลง BIT ฉบับใหม่ โดยเฉพาะประเด็นเรื่องกลไกการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐและเอกชน (ISDS) เพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับท่าทีของประเทศไทยว่า จะดำเนินการในเรื่องนี้อย่างไรต่อไป ถึงจะทำให้ภาคเอกชนไทยไม่เสียผลประโยชน์

3) ศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับการเชื่อมโยงด้านการผลิตและด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม ยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดีย โดยคำนึงถึงบริบทความเชื่อมโยงกับระบบห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกในภาพรวม เพื่อให้ได้ข้อมูลและข้อเสนอแนะในการจัดทำยุทธศาสตร์ การส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนทั้งระบบที่ชัดเจนมากขึ้น

4) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการจากทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียให้ได้ใช้ประโยชน์จากกลไกความตกลงการค้าเสรีและรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนของทั้งประเทศไทยและประเทศอินเดียให้มากขึ้น

5) สนับสนุนมาตรการของภาครัฐจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อมุ่งสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไทย เช่น มาตรการเพื่อส่งเสริมการส่งออก และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น

4.2.1.2 การแสวงหาโอกาสและผลักดันการค้าและการลงทุน

ประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก และต่างเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคใกล้เคียง ทำให้ผู้ประกอบการทั้งจากประเทศไทยและประเทศอินเดียต่างเห็นความสำคัญและโอกาสในการขยายตลาดการค้าและการลงทุนระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม อุปสรรคที่สำคัญ คือ ผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศยัง “รู้จัก” กันน้อยมาก ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากการที่ยังมีจำนวนผู้ประกอบการที่มีเจ้าของเป็นชาวไทยหรือชาวอินเดียที่เข้าไปลงทุนระหว่างกันมีเพียงไม่กี่บริษัท ซึ่งหากสามารถทำให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และผลิตชิ้นส่วนของทั้งสองประเทศได้มีโอกาสพบปะหารือร่วมกันและ “รู้จัก” กันมากขึ้น ก็จะมีส่วนช่วยผลักดันให้เกิดการลงทุนและการค้าร่วมกันแบบ “สองทาง” ในอนาคตได้ ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้

1) สนับสนุนให้มีการจัดกิจกรรมการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) การจัดสัมมนาให้ความรู้ในเรื่องโอกาสการค้าและการลงทุน กฎหมายด้านการค้าและการลงทุน การจัดการศึกษาดูงาน และการสร้างและขยายเครือข่ายธุรกิจ ทั้งในประเทศไทยและประเทศอินเดีย ซึ่งถือเป็นจุดแข็งของการดำเนินงานที่ผ่านมาให้เพิ่มมากขึ้น

2) ผลักดันการสนับสนุนการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศอินเดียแบบโมเดล “พื้จูงน้อง” โดยเผยแพร่และให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับผลสำเร็จของโมเดลดังกล่าว

4.2.1.3 การคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์ของผู้ประกอบการไทย

โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการไทยจะได้รับจากการลงทุนในประเทศอินเดีย อาทิ การขยายตลาดจากกลุ่มบริษัทผู้ผลิตในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลก การขยายเครือข่ายความร่วมมือกับผู้ประกอบการในประเทศอินเดีย และการลดต้นทุนการดำเนินงานของ

ผู้ประกอบการไทย ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการดังนี้

1) เร่งแก้ไขปัญหาให้กับผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนที่เข้าไปลงทุนในประเทศอินเดีย โดยเฉพาะ การจัดทำ Agreement on Social Security และการแก้ไขปัญหาการเก็บภาษีซ้อน

2) ให้คำปรึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้า การลงทุน แรงงาน และอุตสาหกรรมของประเทศอินเดีย ตลอดจนปัญหาอุปสรรคในด้านต่าง ๆ

3) เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้าการลงทุน ที่จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยผ่านช่องทาง สื่อประชาสัมพันธ์ที่มีอยู่อย่างสม่ำเสมอ

4.2.2 กลยุทธ์การส่งเสริมความเชื่อมโยงผ่านบริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนและการประชาสัมพันธ์ศักยภาพผู้ประกอบการไทย

4.2.2.1 การส่งเสริมให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกให้ความสำคัญต่อการคงอยู่ของฐานการผลิตในประเทศไทย

การส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการที่มีสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของบริษัทแม่ในระบบห่วงโซ่คุณค่าของโลกเป็นหลัก โดยในกรณีของประเทศไทยนั้น กลุ่มบริษัทยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นถือว่ามีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านของการกำหนดยุทธศาสตร์ให้เป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนเพื่อจำหน่ายและจัดทำให้กับฐานการผลิตยานยนต์ในประเทศอื่น ๆ รวมทั้งการกำหนดประเภทของชิ้นส่วนแต่ละประเภทด้วย ทั้งนี้ ฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยกำลังเผชิญกับความท้าทายจาก (1) การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ลดลง ขณะที่ประเทศคู่แข่ง เช่น ประเทศอินเดีย และประเทศเม็กซิโก มีการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่เพิ่มขึ้น (2) การลดลงของการลงทุนจากต่างประเทศ และ (3) การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการผลิตและต้นทุนการค้า การดำเนินการ ซึ่งส่งผลให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศญี่ปุ่นมองหาและให้ความสำคัญกับการสร้างฐานการผลิตในประเทศอื่นที่มีศักยภาพด้านการขยายตลาดและมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำลง ดังเช่น กรณีของบริษัท Isuzu เป็นต้น

ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาให้ความสำคัญกับการสร้างเครือข่ายกับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก และกับผู้ประกอบการของประเทศไทยเพิ่มขึ้น เช่น การร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัด Forum พบหารือกับบริษัทผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังปัญหา และข้อเสนอแนะจากกลุ่มบริษัทดังกล่าว พร้อมกับเน้นย้ำนโยบายของรัฐบาลไทยในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในฐานะอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย และการจัดทำข้อเสนอในการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนเพื่อให้การดำเนินธุรกิจและการลงทุนในไทยเป็นไปอย่างราบรื่น และยังคงรักษาฐาน การผลิตในประเทศไทยต่อไป

4.2.2.2 การประชาสัมพันธ์ศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในผู้นำด้านการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของภูมิภาคอาเซียน และมีชื่อเสียงในด้านความชำนาญในการผลิตและด้านคุณภาพที่ได้มาตรฐานระดับโลก ทำให้ผู้ประกอบการจากประเทศอินเดียให้ความสำคัญ ทั้งในฐานะของการเป็นคู่แข่งและการเป็นคู่ค้า คู่ลงทุนที่มีศักยภาพได้ การประชาสัมพันธ์ศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการจากประเทศอินเดียได้รู้จักจะมีส่วนช่วยในการผลักดันให้เกิดการเปิดและขยายตลาดทั้งด้านการค้าและการลงทุนระหว่างผู้ประกอบการจากประเทศไทยกับประเทศอินเดียได้ในอนาคต ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้

1) เพิ่มกิจกรรมเชิญชวนให้ผู้ประกอบการ และผู้สื่อข่าวจากประเทศอินเดียให้ได้เข้าร่วมงานแสดงสินค้าในประเทศไทย อาทิ งาน Thailand Auto Parts & Accessories หรือ TAPA และ Subcon Thailand เป็นต้น

2) สนับสนุนให้ผู้ประกอบการจากประเทศไทยเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในประเทศอินเดียที่สำคัญในเมืองต่าง ๆ อาทิ กรุงนิวเดลี เมืองเจนไน เมืองมุมไบ เป็นต้น

4.2.3 กลยุทธ์การพัฒนาทุนความรู้ ชีตความสามารถในการแข่งขันและบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทย

4.2.3.1 การเสริมสร้างทุนด้านความรู้ (Knowledge-based Capital) ด้านเทคโนโลยีแก่ผู้ประกอบการไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยและประเทศอินเดียต้องเผชิญกับความท้าทายร่วมกันในอนาคต โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีการผลิตที่จะมีความซับซ้อนมากขึ้น มีการขับเคลื่อนเอง มีกฎระเบียบที่เน้นเรื่องความปลอดภัยและการประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น การมีวงจรเทคโนโลยีที่เร็วขึ้น รวมทั้งผู้ผลิตแบบ OEM จำเป็นต้องหาผู้จัดหา (Suppliers) ที่สามารถสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น ดังนั้น ภาคเอกชนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้าง ความเป็นเลิศทางด้านเทคโนโลยีเพื่อรองรับความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงและการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีในอนาคต (Disruptive Technology) ดังนั้น เพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าวของภาคเอกชน จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

1) เพิ่มการจัดกิจกรรมโครงการที่ส่งเสริมความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เน้นการเสริมสร้างทุนด้านความรู้ให้กับผู้ประกอบการไทยมากขึ้น เช่น การพัฒนาทักษะในด้านการจัดการของบริษัท การส่งเสริมเทคโนโลยีด้านการออกแบบ เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และทักษะการจัดการที่มีคุณภาพ และการจัดการด้านกระบวนการผลิต

2) จัดกิจกรรมส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยียานยนต์และชิ้นส่วนให้กับผู้ประกอบการไทย อาทิ เทคโนโลยีที่ตอบสนองต่อการใช้พลังงานทดแทน การพัฒนายานยนต์น้ำหนักเบา (Light Weight Vehicle) การพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัยด้านยานยนต์และชิ้นส่วน

(Vehicle Safety) และการบริหารการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีในกระบวนการผลิตที่สะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมที่มีอยู่ให้มากขึ้น อาทิ กรอบ ASEAN-India ซึ่งมี ASEAN-India Technology Information and Commercialization Center และกรอบ BIMSTEC เพื่อนำงบประมาณมาใช้ในโครงการความร่วมมือกับฝ่ายอินเดียในการพัฒนาความร่วมมือในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่จะเป็นประโยชน์ร่วมกัน

4.2.3.2 การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันแก่ผู้ประกอบการไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สามารถรับการผลักดันสู่การเป็นอุตสาหกรรม 4.0 ได้ และต้องปรับตัวให้สามารถรับสถานะการแข่งขันและการเป็นฐานการผลิตของโลก ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการ ดังนี้

1) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือของผู้ประกอบการระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย และผู้ประกอบการในระบบห่วงโซ่คุณค่าการผลิตของโลก โดยเฉพาะการสร้างเครือข่ายพันธมิตรกับผู้ผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อสนองตอบต่อแนวโน้มการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความซับซ้อนสูงขึ้น และการรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ

2) รวบรวมข้อมูลเพื่อใช้สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มและศักยภาพของผู้ผลิตยานยนต์ทั้งในประเทศและประเทศอินเดีย และข้อมูลนโยบายการพัฒนาของประเทศคู่ค้าอุปสงค์ อุปทาน เพื่อผู้ประกอบการไทยได้ใช้ประโยชน์ในการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและเชื่อมโยงอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนกับระบบห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

4.2.3.3 การมีส่วนร่วมในการพัฒนาบุคลากรให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

หนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย คือ การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการ เพื่อให้คงไว้ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้น จึงขอเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำองค์ความรู้จากต่างประเทศมาสนับสนุนโครงการพัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีการดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว เช่น สถาบันพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยนต์ (Automotive Human Resource Development Academy-AHRDA) ภายใต้สังกัดของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน โดยเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงแรงงาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่ยนต์ และศูนย์บุคลากรทักษะฝีมือสูง (Strategic Talent Center-STC) ภายใต้การดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น นอกเหนือจากความร่วมมือเพื่อผลิตและพัฒนากำลังคนด้านอาชีวศึกษาที่กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษาที่มีอยู่แล้ว

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2560ก). รายชื่อผู้ส่งออกไทยไปยังประเทศอินเดีย 20 ลำดับแรก ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557–2559. ค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2560 และเมื่อ 18 กรกฎาคม 2560, จาก

http://www2.ops3.moc.go.th/ie/User/im_hscny.aspx.

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2560ข). รายชื่อผู้ส่งออกไทยไปยังประเทศอินเดีย 20 ลำดับแรก ภายใต้ HS Code รหัส 87 ในช่วงปี 2557–2559. ค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2560 และเมื่อ 18 กรกฎาคม 2560, จาก

http://www2.ops3.moc.go.th/ie/User/im_hscny.aspx.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2559). การส่งออกและการนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากความตกลงการค้าเสรี ปี 2559. ค้นเมื่อ 6 มิถุนายน 2560 จาก

<http://www.dtn.go.th/index.php/stat-dtn/item/ข้อมูลการ.html>.

กรมศุลกากร. (2560ก). สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ ภายใต้รหัส HS Code รหัส 87. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, จาก

http://www.customs.go.th/statistic_report.php?show_search=1.

กรมศุลกากร. (2560ข). รายการสินค้าประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ ภายใต้ HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดจากประเทศไทยไปยังประเทศอินเดีย. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, จาก http://www.customs.go.th/statistic_report.php?show_search=1.

กรมศุลกากร. (2560ค). รายการสินค้าประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ ภายใต้ HS Code รหัส 87) ที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดจากประเทศอินเดียมายังประเทศไทย. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, จาก http://www.customs.go.th/statistic_report.php?show_search=1.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2559). รายงานการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ ความตกลง FTA ในปี 2559. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560. จาก

<http://www.dtn.go.th/index.php/stat-dtn/item/ข้อมูลการ.html>.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2560). สรุปความคืบหน้าการเจรจาการค้าเสรีของไทย. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560. จาก https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://www.dtn.go.th/images/86/FTA/AllFTA_stat300117.pdf.

กรมประชาสัมพันธ์. (2559). ผู้นำไทย-อินเดีย แลกข่าวผลการหารือให้ความร่วมมือระหว่างกันทางการค้า การศึกษา และวัฒนธรรม. ค้นเมื่อ 25 พฤษภาคม 2560. จาก

http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=5845&filename=index).

- กระทรวงการต่างประเทศ. (2557). เอกสารแนวทาง/บทบาทการดำเนินงานตามนโยบายการทูตเชิงเศรษฐกิจ.
- กระทรวงการต่างประเทศ. (2559). ข่าวสารนิตเทศ นายกรัฐมนตรีเดินทางเยือนสาธารณรัฐอินเดียอย่างเป็นทางการ. ค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2560, จาก <http://www.mfa.go.th> > หน้าหลัก > ศูนย์ข่าว.
- กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2555). ยุทธศาสตร์ยานยนต์ไทยสู่ความยั่งยืน. ค้นเมื่อ 12 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.aic.or.th/.../ประวัติอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย/ทิศทางสู่ความยั่งยืน/ยุทธ...>
- พรพิมล สุคันธวิช. (2558). ไทยซัมมิทป๋กธงไทยลุตลาตอินเตียร่วกับยามาฮ่า. ค้นเมื่อ 2 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.thaiembassy.org/.../57945-ไทยซัมมิทป๋กธงไทยลุตลาตอินเตียร่วกับยามา...>
- พรพิมล สุคันธวิช. (2559). เสี่ยงสะท้อนทุกข์ของแรงงานไทยในอินเตีย เรื่องการคืนเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ. ค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.thaiembassy.org/.../64115-เสี่ยงสะท้อนทุกข์ของแรงงานไทยในอินเตีย-เรื่อง...>
- มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย. (2558). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษากลยุทธ์การสร้างความเชื่อมโยงด้านเครือข่ายการผลิตระหว่างไทยกับอินเตียเพื่อรองรับการเชื่อมโยงในภูมิภาค. ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์.
- สิรินทร์ สุทธิธมภ์. (2557). การทูตเชิงเศรษฐกิจในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต รายงานการศึกษาส่วนบุคคล. กรุงเทพฯ: หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 6 สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ.
- สุกรี คลองวีธี. (2558). นโยบายการเสริมสร้างกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภูมิภาคของไทยต่อประเทศเพื่อนบ้านหลังสงครามเย็น. วารสาร Veridian E-Journal, Silpakorn University, ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ, ปีที่ 8 ฉบับที่ 2 เดือนพฤษภาคม-สิงหาคม 2558.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2555). BOI: บทบาทสู่ยุคทองยานยนต์ไทย. ค้นเมื่อ 12 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.aic.or.th/about-us/.../BOI-บทบาทสู่ยุคทอง-ยานยนต์ไทย>.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). สาธารณรัฐอินเดีย. สำนักการตลาดเพื่อการลงทุน.
- หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ. (2560). ส่งออก 7 หมื่นรายการวุ่น! กฎใหม่คุมสินค้าที่อาจใช้ผลิตอาวุธ อานุภาพร้ายแรง, ค้นเมื่อ 29 กรกฎาคม 2560. จาก <https://www.prachachat.net/economy/news-4109>.
- หนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการ online. (2557). ‘ทาทา’เพิ่มลงทุนรุกไทย ขึ้นไลน์ผลิต-เปิดรถใหม่. ค้นเมื่อ 11 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.manager.co.th/Motoring/viewNews.aspx?NewsID=9570000031372>.

หนังสือพิมพ์ Post today. (2560). ‘ทาทา’ ทุ่ม 500 ล้านบาทไทยสู้ฮับส่งออกยานยนต์. ค้นเมื่อ 20 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.posttoday.com/auto/news/494981>.

ภาษาต่างประเทศ

- Afman, E.R. and Maurel, M. (2010). ‘Diplomatic Relations and Trade Reorientation in Transition Countries’, in Van Bergeijk, P.A.G. and Brakman, S. (Eds.): *The Gravity Model in International Trade: Advances and Applications*, pp.278–95, Cambridge University Cambridge.
- Bergeijk, P.A.G. and Moons, S.J.V. (2011). *Does Economic Diplomacy Work? A Meta-analysis of Economic Diplomacy and Its Effect on International Economic Flows*, ISS Working Papers –, International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam (ISS), The Hague.
- de Backer, Koen and Miroudot, S., *Global Value Chains Reshape Our Policy Thinking*. ECB Working. Retrieved 25 May 2017, from <https://ssrn.com/abstract=2436411>.
- Dickem. (2007). *Characteristics of Automotive Value Chains*. United Nations ESCAP. Retrieved 16 May 2017, from <http://www.unescap.org/sites/default/files/4-%20Characteristics%20of%20automotive%20value%20chains.pdf>.
- Donna, L. and Hocking, B. (2010). ‘Economic Diplomacy’ in Robert A. Denemark (ed.) *The International Studies Encyclopedia*, Vol. II, pp 1216–1227. Wiley Blackwell.
- Moons, S.J.V. and van Bergeijk, P.A.G. (2013). *A Meta-analysis of Economic Diplomacy and Its Effect on International Economic Flows*. ISS Working Papers–General Series 50074, International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam (ISS), The Hague.
- OECD. (2013). *Interconnected Economies: Benefiting from Global Value Chains*. Synthesis Report. Retrieved 15 May 2017, from <https://www.oecd.org/sti/ind/interconnected-economies-GVCs-synthesis.pdf>.
- Rana, K.S. (2007). *Economic Diplomacy: the Experience of Developing Countries*, in N. Bayne; S. Woolcock [eds.].–2nd ed. *The New Economic Diplomacy: Decision-making and Negotiation in International Economic Relations*, Aldershot: Ashgate: p. 201–220.
- Rashmi Banga (2013). *Measuring Value in Global Value Chain*. UNCTAD. Retrieved 15 May 2017, from http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ecidc2013misc1_bp8.pdf.

- Rose, A.K., 2007, 'The Foreign Service and Foreign Trade: Embassies as Export Promotion', *The World Economy*, 30 (1), pp. 22–38.
- Sumit Moitra. (2015). Japan's Isuzu to make India its export base. *Daily News and Analysis*, Retrieved 10 June 2017, from <http://www.dnaindia.com/money/report-japan-s-isuzu-to-make-india-its-export-base-2094417>.
- Yakop, M. and P.A.G. van Bergeijk (2011) Economic Diplomacy, Trade and Developing Countries, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 4(2), pp. 253–267.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวพรพิมล สุคันธวิช
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - อักษรศาสตรบัณฑิต (ภาษาเยอรมัน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - Certificate, Institute of Diplomacy and Foreign Relations, Malaysia - Master of Business (International Business), Queensland University of Technology, Australia - วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต (พลังงานทดแทน) หลักสูตรนานาชาติ มหาวิทยาลัยรัตนนคร
ประวัติการทำงาน	<p>พ.ศ. 2537 เจ้าหน้าที่การทูต 3 กองการเจ้าหน้าที่ สำนักงานปลัดกระทรวง</p> <p>พ.ศ. 2538 เจ้าหน้าที่การทูต 3- เจ้าหน้าที่การทูต 4 กรมเอเชียตะวันออกเฉียง</p> <p>พ.ศ. 2539 รองกงสุล สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคูนหมิง</p> <p>พ.ศ. 2543 เจ้าหน้าที่การทูต 5 กองนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวง</p> <p>พ.ศ. 2544 ลาศึกษาต่อ</p> <p>พ.ศ. 2545 เจ้าหน้าที่การทูต 6 กองนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวง</p> <p>พ.ศ. 2546 เลขานุการเอก สถานกงสุลใหญ่ ณ กรุงเบอร์ลิน</p> <p>พ.ศ. 2550 เจ้าหน้าที่การทูต 6 กรมองค์การระหว่างประเทศ</p> <p>พ.ศ. 2551 ลาศึกษาต่อ</p> <p>พ.ศ. 2553 เจ้าหน้าที่การทูต 6 กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ</p> <p>พ.ศ. 2555 หัวหน้าสำนักงานหนังสือเดินทางชั่วคราวจังหวัดพิษณุโลก กรมการกงสุล</p> <p>พ.ศ. 2556 นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา) กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ</p> <p>พ.ศ. 2557 รองกงสุลใหญ่ สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองเจนไน</p> <p>พ.ศ. 2560 นักการทูตชำนาญการพิเศษ กรมยุโรป</p>
ตำแหน่งปัจจุบัน	นักการทูตชำนาญการพิเศษ กรมยุโรป