



วิทยานิพนธ์

ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่อ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

**THE IMPACT OF FREE TRADE AGREEMENT BETWEEN
THAILAND AND INDIA ON AUTOMOBILE PARTS
INDUSTRY OF THAILAND**

นางสาวนลินทิพย์ นิลเกตรา

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. 2550



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

เศรษฐศาสตร์

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

The Impact of Free Trade Agreement between Thailand and India on Automobile Parts Industry of Thailand

นามผู้วิจัย นางสาวนลินทิพย์ นิลเกตรา ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เสาวลักษณ์ กุ้เจริญประสิทธิ์, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์วินัย อากงหาญ, M.A.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่อ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

The Impact of Free Trade Agreement between Thailand and India
on Automobile Parts Industry of Thailand

โดย

นางสาวนลินทิพย์ นิลเกตรา

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
พ.ศ. 2550

นลินทิพย์ นิลเกตรา 2550: ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่อ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ปรินญาเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์
ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์จรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม.
202 หน้า

การค้าระหว่างประเทศภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ถือเป็นความตกลงทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการส่งออกของไทย โดยเฉพาะประเทศอินเดีย เนื่องจากเป็นตลาดใหญ่ และเป็นตลาดอันดับหนึ่งในภูมิภาคเอเชียใต้ของไทย วัตถุประสงค์การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญของข้อตกลงเขตการค้าเสรี ระดับทวิภาคีไทย- อินเดียและวิเคราะห์ผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย โดยเลือกทำการศึกษารายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดัน โดยอาศัยเทคนิควิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา (Ordinary Least Square: OLS) และทำการวิเคราะห์เชิงพรรณนาเพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่มีต่อการจ้างงาน การส่งออก และการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก หรือลวดเหล็กกล้า ได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของของประเทศอินเดีย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของของประเทศอินเดีย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของของประเทศอินเดีย และอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของของประเทศอินเดีย และในส่วนผลกระทบที่มีต่อการจ้างงาน การส่งออก และการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยพบว่า การจ้างงานได้รับผลกระทบด้านบวก การจ้างงานขยายตัวเพิ่มขึ้น ด้านการส่งออกและการนำเข้าพบว่า ประเทศไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับประเทศอินเดียในสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดันนี้ ดังนั้นเพื่อให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ภาครัฐบาลและผู้ประกอบการควรให้การส่งเสริมปรับปรุงมาตรฐานสินค้าให้ตรงกับความต้องการของประเทศคู่ค้า เพื่อช่วยขยายตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ และพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมให้พร้อมกับการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย

Nalinthip Nilphetra 2007: The Impact of Free Trade Agreement between Thailand and India on Automobile Parts Industry of Thailand. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Associate Professor Chiraphan Kuladilok, M.Econ. 202 pages.

The international trade under economic integration has played an important role in economic development of country. The Free Trade Agreement between Thailand and India (TIFTA) is a very important economic agreement to Thai exports, particularly India, which is the largest export market and the first market of Thailand in South Asia. The main objectives of this study are to study important ingredients of the free trade agreement between Thailand and India (TIFTA) and to analyze the impact of TIFTA on automobile part industry of Thailand. -selected to study the automobile parts in Early Harvest Product, employed Ordinary Least Square technique and used a descriptive analysis to the affecting of employment, export and import of automobile part industry.

The result of the study indicated that the factors affecting to the export quantity other articles of iron or steel wire were export prices (f.o.b), gross domestic product at constant prices of India. The factor affecting to the export quantity parts suitable for use solely or principally with spark-ignition internal were gross domestic product at constant prices of India and imported tax rates of India. The factor affecting to the export quantity lighting or visual signaling equipment of a kind used for cycles were gross domestic product at constant prices of India and exchange rates (Baht/Rupee). The Factor affecting to the export quantity automatic regulating or controlling instruments and apparatus were export prices (f.o.b) and gross domestic product at constant prices of India. The affecting to employment, export and import of automobile parts industry of Thailand indicated that the employment gets the positive effects and increasing. For the part of export and import indicated that Thailand was balance of trade deficit with India in automobile part products in Early Harvest Products. Therefore, to automobile part industry of Thailand can complete with foreign. The Royal Thai Government and the entrepreneurs should support and improve in the products standard to matching with the demand of partner countries, to expand automobile part markets and develop the industry's potential to prepare to be the Detroit of Asia.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รศ.จิรพรรณ กุลดิลก อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ท่านได้กรุณาให้แนวทาง คำแนะนำ ตลอดจนคำปรึกษาอันมีคุณค่ายิ่ง ทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร. เสาวลักษณ์ กู้เจริญประสิทธิ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ท่านได้กรุณาให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ ที่ให้การสนับสนุนทั้งกำลังใจและกำลังทรัพย์ให้แก่ผู้เขียนมาโดยตลอด นอกจากนี้ขอขอบคุณ พี่ ๆ เพื่อน ๆ ทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจมาโดยตลอด

คุณประโยชน์และความสำเร็จทั้งหลายอันพึงได้จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอบอบแด่ทุก ๆ ท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นลินทิพย์ นิลเกตรา

กันยายน 2550

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(7)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	11
ขอบเขตการวิจัย	11
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	12
นิยามศัพท์	12
วิธีการวิจัย	13
การเก็บรวบรวมข้อมูล	13
การวิเคราะห์ข้อมูล	13
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	16
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	16
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย	34
สมมติฐานแบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย	39
บทที่ 3 กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย	41
ความเป็นมาของเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย	41
กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	44
ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดีย	61
ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	87
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย	117
ความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และ	
ชิ้นส่วนยานยนต์	117

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

การปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์และผลต่อห่วงโซ่ การผลิต (Supply Chain) ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	122
นโยบายของรัฐบาลไทยในการสร้างคลัสเตอร์อุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์	127
นโยบายการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย	132
บทที่ 5 ผลของการวิเคราะห์	138
ส่วนที่ 1 การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออก ชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่าง ไทยและอินเดีย	138
ส่วนที่ 2 การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรี ไทย-อินเดียที่มีต่อการจ้างงาน การนำเข้า และการส่งออก ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย	161
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ	172
สรุป	172
ข้อเสนอแนะ	176
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	178
ภาคผนวก	182
ภาคผนวก ก ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณผลกระทบของข้อตกลง เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่อรายการ สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย	183
ภาคผนวก ข ข้อมูลทั่วไปของสาธารณรัฐอินเดีย	192
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	202

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้า EHPs ภายใต้เขตการค้าเสรี ไทย-อินเดีย	4
2	มูลค่าส่งออกสินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปอินเดีย	5
3	มูลค่านำเข้าสินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปอินเดีย	7
4	มูลค่านำเข้าสินค้ากลุ่ม EHPs ในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของอินเดีย และส่วนแบ่งตลาดสินค้าดังกล่าวของไทย	10
5	รูปแบบการลดอัตราภาษีของรายการสินค้าเร่งลดภาษีภายใต้กรอบ FTA ไทย- อินเดีย	45
6	รายการสินค้าเร่งลดภาษี (Early Harvest Scheme: EHS) ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย	47
7	ลำดับความสำคัญทางการค้าของประเทศไทยและอินเดียต่อการค้าโลก	62
8	เปรียบเทียบโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศอินเดีย ปีพ.ศ. 2545	64
9	มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย ปี พ.ศ. 2544-2547	66
10	มูลค่าการค้าระหว่างไทย-อินเดีย	66
11	สินค้าส่งออกและนำเข้าที่สำคัญระหว่างไทย-อินเดีย	68

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
12	รายการสินค้าส่งออกของไทยไปประเทศอินเดียที่สำคัญ	69
13	รายการสินค้านำเข้าของไทยจากประเทศอินเดียที่สำคัญ	71
14	สรุปกิจกรรมสำคัญเพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของไทยไปอินเดีย	80
15	สรุปสาระสำคัญของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	108
16	มูลค่าและโครงสร้างการส่งออกในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์	125
17	มูลค่าและโครงสร้างการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์	126
18	สรุปสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย	134
19	ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์การส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทยไปยังประเทศอินเดีย	142
20	ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์การส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้ กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังประเทศอินเดีย	146
21	ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์การส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังประเทศอินเดีย	151

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
22	ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์การส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปยังประเทศอินเดีย	156
23	สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย ภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย	159
24	จำนวนแรงงานไทยภายในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541-2548	162
25	มูลค่าการส่งออกและอัตราการเจริญเติบโตในรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงดภาษี 9 รายการ ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย	164
26	มูลค่าการนำเข้า และอัตราการเจริญเติบโตในรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงดภาษี 9 รายการ ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย	167
27	สรุปมูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า และดุลการค้าของรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ 9 รายการในกลุ่มแรงดภาษี	170
28	สรุปผลที่ได้จากการศึกษาทั้งหมด	171

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางผนวกที่	หน้า
1 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ	184
2 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ	185
3 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ	186
4 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ	187
5 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ ปี พ.ศ. 2542 (รูป) ที่ใช้ในการคำนวณ	188
6 อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) ที่ใช้ในการคำนวณ	189
7 อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ก่อนและภายหลังการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่ใช้ในการคำนวณ	190
8 ตัวแปรคัมมีใช้แทนการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยอินเดีย	191

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ความสัมพันธ์ระหว่างความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ทั้งหมด	19
2	การซื้อขายระหว่างสองประเทศ	21
3	ดุลยภาพของตลาดที่เกิดจากการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ	27
4	แสดงภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยกับอินเดีย	65

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

จีนส่วนยานยนต์เป็นสินค้าส่งออกที่มีศักยภาพสูงของไทย และมีมูลค่าการส่งออกขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความต้องการใช้จีนส่วนยานยนต์ของโลกเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ ประกอบกับจีนส่วนยานยนต์ของไทยมีคุณภาพได้มาตรฐานเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่ง เช่น จีน และอินเดีย การขยายตัวของการส่งออกจีนส่วนยานยนต์ขยายตัวมากขึ้น เพราะผู้ประกอบการได้ขยายการลงทุนและมีการผลิตเพื่อการส่งออกตามการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ ซึ่งคาดว่าจะมีการส่งออกจีนส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการหลายราย ได้มีแผนที่จะส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากไทยไปยังฐานการผลิตในประเทศต่างๆ อย่างไรก็ตามผู้ผลิตของไทยต้องมีการปรับตัวเพื่อแข่งขันกับจีน ด้วยการปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้เทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานสากล ซึ่งในขณะนี้ ภาครัฐและเอกชนกำลังเร่งดำเนินการปรับปรุงมาตรฐานของไทย เพื่อพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ของไทยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และคุ้มครองผู้บริโภคจากผลิตภัณฑ์ที่ไม่ได้คุณภาพมาตรฐาน ซึ่งรวมถึงผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วนที่นำเข้าด้วย ขณะเดียวกันภาครัฐบาลได้มีมาตรการส่งเสริม และนโยบายเกื้อหนุนในลักษณะต่าง ๆ แก่อุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ ได้แก่ การตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย(Detroit of Asia), มาตรการส่งเสริมการลงทุนของ BOI, การจัดทำคลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนการจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ

ในบรรดานโยบายและมาตรการต่าง ๆ “การจัดทำความตกลงการค้าเสรี” เป็นประเด็นใหม่ ที่ผู้ประกอบการในแวดวงจีนส่วนยานยนต์กำลังให้ความสำคัญ และจับตามองเป็นพิเศษถึงผลกระทบที่มีต่อการส่งออกจีนส่วนยานยนต์ของไทย โดยเฉพาะการจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย (Framework Agreement for Establishing Free Trade Area between Thailand and India) ซึ่งสืบเนื่องจากการที่รัฐบาลไทยได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในเวทีการค้าโลกและ

เศรษฐกิจระหว่างประเทศ ทั้งในกรอบพหุภาคี ภูมิภาค และทวิภาคี เพื่อเป็นการสร้างฐานการค้า และกระจายสินค้าไทยออกไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ในขณะที่เดียวกันอินเดียก็เป็นประเทศที่มี นโยบายเชิงรุกในการขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และสร้างสัมพันธ์มิตรที่แน่นแฟ้นกับ ประเทศคู่ค้า อินเดียจึงเป็นประเทศเป้าหมายหนึ่งที่ไทยให้ความสำคัญในการจัดทำเขตการค้าเสรี เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในลักษณะ Strategic Partnership เพื่อผลประโยชน์ ร่วมกันทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้การที่อินเดียเป็นประเทศหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมืองของเอเชีย และของโลก รวมทั้งนโยบายมองตะวันออกของอินเดีย (Look East Policy) สอดคล้องกับนโยบายต่างประเทศในการมองตะวันตก (Look West Policy) ของไทย และ ถ้า ประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจของไทย ให้มีความใกล้ชิดกับเศรษฐกิจของอินเดียได้มาก ขึ้น ไทยจะได้รับประโยชน์อีกหลายประการตามมา โดยเฉพาะจากการขยายการค้าและการลงทุน ระหว่างกัน

แนวคิดในการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในรูปของการจัดทำ ข้อตกลงเขตการค้าเสรี หรือ Free Trade Agreement (FTA) ระหว่างไทย-อินเดีย เริ่มขึ้นเมื่อ นายกรัฐมนตรีของไทย (พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร) เดินทางเยือนอินเดีย เมื่อปี พ.ศ. 2544 และได้หารือกับนายกรัฐมนตรีอินเดียในขณะนั้น (นายอาดัล พิหารี วักเปรี) และมีความเห็นร่วมกันในการ ขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยเฉพาะการจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) ไทย-อินเดีย และกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะทำงานร่วม 2 ประเทศเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการ จัดตั้งเขตการค้าเสรี ไทย-อินเดีย ซึ่งผลของการศึกษาสรุปได้ว่า การจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย มีความเป็นไปได้ และจะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันโดยจะช่วยขยายการค้าของทั้งสองประเทศ ทำให้มีการค้ากันในสินค้าหลากหลายมากยิ่งขึ้นกว่าในปัจจุบัน รวมทั้งจะก่อให้เกิดความร่วมมือทาง เศรษฐกิจในสาขาต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา การเงินการธนาคาร การสาธารณสุข การบิน และการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งนอกจากผลประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่ายแล้ว ความสำคัญอีกประการหนึ่งของการจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย เป็นความสำคัญใน เชิงกลยุทธ์เพื่อรักษาสถานภาพของประเทศไทยในฐานะคู่ค้าสำคัญของอินเดีย ก่อนที่อินเดียและ จีนจะบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างกันในอนาคตอันใกล้นี้ ซึ่งเมื่อถึงวันนั้นอาจทำให้ทั้ง อินเดียและจีนไม่ต้องพึ่งพาการค้ากับประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เท่ากับที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

รัฐบาลไทยและรัฐบาลอินเดีย ได้ร่วมลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (FTA) ไทย-อินเดีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ซึ่งนำไปสู่การเจรจาเปิดเสรีการค้าสินค้าเป็นลำดับแรกตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2547 โดยมีการกำหนดกรอบการลดภาษีสินค้า ในกลุ่มเร่งลดภาษี (Early Harvest Products : EHPs) จำนวน 82 รายการ ซึ่งทั้งสองประเทศเริ่มลดภาษีสินค้า EHPs ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2547 และจะทยอยลดเหลือร้อยละ 0 ในวันที่ 1 กันยายน ปี พ.ศ. 2549 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548) และการลงนามในกรอบความตกลงฯ นับเป็นก้าวสำคัญของประเทศไทยในการส่งเสริมการค้าของไทยกับอินเดีย เนื่องจากอินเดียเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมากประเทศหนึ่งในโลก และเพิ่งเริ่มที่จะเปิดเสรีธุรกิจกับประเทศต่าง ๆ ภายหลังจากที่ได้มีการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ในปีพ.ศ.2534 การจัดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย จะส่งผลให้อินเดียลดภาษีศุลกากรให้แก่สินค้าไทย และทำให้ไทยสามารถขยายตลาดในอินเดียได้มากขึ้น

สำหรับการลดภาษีในรายการสินค้า EHPs จำนวน 82 รายการ ซึ่งประเทศไทยและอินเดียต่างได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในการขยายการค้าระหว่างกัน ครอบคลุมรายการสินค้าสำคัญ เช่น เงาะ ลำไย มังคุด ทุเรียน องุ่น ข้าวสาลี อาหารทะเลกระป๋อง (ปลาซาร์ดีน ปลาแซลมอน ปลาแมคเคอเรล และปู) และสินค้าอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออก เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ (พลอยสี) เม็ดพลาสติก เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ พัดลม ตู้เย็น เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ เครื่องสีข้าว หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องประมวลผลข้อมูล วงจรพิมพ์ ส่วนประกอบของเฟอร์นิเจอร์ ลูกปัด (บอล เบริง) ส่วนประกอบของเครื่องยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งนี้สินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ภายในกลุ่มสินค้า EHPs มีจำนวนทั้งสิ้น 9 รายการ (ตารางที่ 1)

ภายหลังจากความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียเริ่มมีผลบังคับใช้ มูลค่าการค้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มเร่งลดภาษี (EHPs) ระหว่างไทยกับอินเดียทั้ง 9 รายการก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยสินค้าส่งออกของไทยไปประเทศอินเดีย มีมูลค่าส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (ตารางที่ 2) โดยเฉพาะสินค้าส่วนประกอบเครื่องระบายหรือหมุนเวียนอากาศ และล้อศูนย์แรงและพูลเลย์ รวมถึงพูลเลย์ล็อก และขณะที่สินค้าที่อินเดียส่งออกมายังไทย ก็มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นมากเช่นกัน (ตารางที่ 3) ได้แก่ กระปุกเกียร์ และอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ซึ่งแม้ว่า

ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย จะมีส่วนช่วยให้มูลค่าส่งออกสินค้าในหมวด
ชิ้นส่วนยานยนต์ (ในกลุ่ม EHPs) ของไทยไปยังประเทศอินเดียเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 1 สินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้า EHPs ภายใต้เขตการค้าเสรี
ไทย-อินเดีย

รายการชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้ EHPs	อัตราภาษีนำเข้าของไทย	อัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย
	ก่อนความตกลงฯ มี ผลบังคับใช้ (ร้อยละ)	ก่อนความตกลงฯ มีผล บังคับใช้ (ร้อยละ)
1. สปริงชนิดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือ เหล็กกล้า (HS 732020)	15	25
2. ของอื่น ๆ ทำด้วยสวดเหล็กหรือสวด เหล็กกล้า (HS 732690)	15	25
3. ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์ สันดาปภายในแบบลูกสูบ (HS 840991)	15	25
4. ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่อง หมุนเวียนอากาศ (HS 841490)	15	25
5. ล้อคุณแรงหรือพูลเลย์ รวมถึงพูลเลย์ บล็อก (HS 848350)	10	25
6. เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ (HS 851220)	15	25
7. กระจุกเกียร์ (HS 870840)	30	25
8. อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัติ (HS 903289)	10	25
9. อุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือ ควบคุมโดยอัตโนมัติ (HS 903290)	10	25
ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2549)		

ตารางที่ 2 มูลค่าส่งออกสินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปอินเดีย

(มูลค่า : บาท)

รายการ	2546		2547		2548	
	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1.สปริงชนิดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า(HS 732020)	790	-	23,093	2,823.2	1,009	-95.6
2.ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก หรือลวดเหล็กกล้า(HS 732690)	171,265,951	197.4	284,789,640	66.3	7,394,451	-97.4
3.ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ(HS 840991)	149,848,030	254.8	478,101,891	219	34,906,552	-92.7
4.ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ(841490)	1,324,781	-37.2	517,708	-60.9	37,201	-92.8
5.ล้อคุนแรงหรือพูลเลย์รวมถึงพูลเลย์บล็อก(HS 848350)	2,750,126	5,613.	8,205,830	198.3	105,040	-98.7
6.เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้(HS 851220)	44,036,842	197.9	73,744,928	67.5	114,210,068	54.8
7.กระปุกเกียร์(HS 870840)	415,253	-31.8	498,612	20.2	731,038	46.6

ตารางที่ 2 (ต่อ)

(มูลค่า: บาท)

รายการ	2546		2547		2548	
	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่าส่งออก	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
8.อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัติ(HS 930289)	15,475,391	-63.5	7,480,179	-51.7	104,088	-98.6
9.อุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือ ควบคุมโดยอัตโนมัติ(HS 930290)	973,880	-	53,239	-94.5	-	-100
รวม	386,091,044	6130.6	853,415,120	3187.305	157,489,453	-574.4
อื่นๆ	1,378,881,563	-	2,596,495,098	88.30	3,436,886,732	32.36

หมายเหตุ: 1-9 เป็นรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่ม EHPs

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

ตารางที่ 3 มูลค่านำเข้าสินค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยจากอินเดีย

(มูลค่า : บาท)

รายการ	2546		2547		2548	
	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1.สปริงชนิดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า(HS 732020)	569,002	-	376,389	-33.8	110,270	-70.7
2.ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก หรือลวดเหล็กกล้า(HS 732690)	99,976,084	70.3	68,836,799	-31.1	3,683,072	-94.6
3.ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ(HS 840991)	15,559,120	-84.1	21,075,974	35.4	19,427,669	-7.8
4.ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ(841490)	6,395,006	37.6	19,352,403	202.6	661,887	-96.6
5.ล้อตุ้มแรงหรือพูลเลย์รวมถึงพูลเลย์บล็อก(HS 848350)	338,403	-12.4	166,378	-50.8	1,813	-98.9
6.เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้(HS 851220)	607,279	7.8	476,431	-21.5	246,418	-48.3
7.กระปุกเกียร์(HS 870840)	40,704	-97.6	171,982,871	422,420.8	1,223,034,181	611.1

ตารางที่ 3 (ต่อ)

มูลค่า : บาท						
รายการ	2546		2547		2548	
	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
8.อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัติ(HS 930289)	2,733,994	64.7	760,436	-72.2	15,122	-98.0
9.อุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือ ควบคุมโดยอัตโนมัติ(HS 930290)	104,240	-66.7	557,785	435.1	-	-100
รวม	126,323,832	-80.4	283,585,466	422,844.4	1,247,180,432	-3.8
อื่นๆ	79,714,897	-	493,982,751	519.67	1,480,876,975	199.78

หมายเหตุ: 1-9 เป็นรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่ม EHPs
ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

แต่อย่างไรก็ตามสินค้านำเข้าหมวดดังกล่าวของไทย กลับสูงขึ้นในอัตราที่สูงกว่าอย่างเห็นได้ชัด จึงส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2548 ไทยกลับเป็นฝ่ายขาดดุลทางการค้าในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ (เฉพาะในกลุ่ม EHPs) กับอินเดียเป็นมูลค่าสูงถึง 527 ล้านบาท เปรียบเทียบกับที่เคยเกินดุลในช่วงก่อนหน้านี้ และในขณะเดียวกันส่วนแบ่งตลาดของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวของไทย ในตลาดอินเดียก็เพิ่มขึ้นไม่มาก เพราะส่วนใหญ่มหาประเทศอินเดียยังคงนำเข้าจากแหล่งนำเข้าสำคัญ อาทิ เยอรมนี ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และเกาหลีใต้ (ตารางที่ 4)

ดังนั้นการศึกษาถึงผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย จากการลงนามในความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าจำนวน 82 รายการ โดยเฉพาะสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์จึงมีความสำคัญที่ต้องทำการศึกษา เพราะจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย รวมถึงภาคเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์สำคัญ ที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศมหาศาลในแต่ละปี อีกทั้งรัฐบาลไทยต้องการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อภาคการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายใต้อิทธิพลของความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องตระหนักถึงเพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการไทย สามารถเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันในสินค้ากลุ่มดังกล่าวได้ และปรับปรุงมาตรฐานสินค้าให้ตรงกับความต้องการของค่ายรถยนต์ในอินเดียได้ดีขึ้น เพื่อช่วยเกื้อหนุนการขยายตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในประเทศอินเดีย ให้ประเทศไทยเป็นผู้ค้ากับประเทศอินเดียให้สามารถได้รับผลประโยชน์ร่วมกันสูงสุด

ตารางที่ 4 มูลค่านำเข้าสินค้ากลุ่ม EHPs ในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ของอินเดียและส่วนแบ่งตลาดสินค้าดังกล่าวของไทย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

รายการ	ปี พ.ศ. 2546/2547		ปี พ.ศ. 2547/2548		ปี พ.ศ. 2548/2549 (เม.ษ.-ก.ย.)		แหล่งนำเข้าสำคัญ
	มูลค่านำเข้า	ส่วนแบ่งตลาด ของไทย (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	ส่วนแบ่งตลาด ของไทย (ร้อยละ)	มูลค่านำเข้า	ส่วนแบ่งตลาด ของไทย (ร้อยละ)	
HS 732020	0.6	0.00	1.2	0.01	0.7	0.01	เยอรมนี ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร
HS 732690	159.2	0.09	199.1	0.08	98.9	0.10	สหรัฐอเมริกา เยอรมนี ฝรั่งเศส ไทย
HS 840991	59.4	0.11	64.4	0.02	26.1	0.01	เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น เยอรมนี อิตาลี
HS 841490	76.8	0.00	103.2	0.01	66.9	0.01	เยอรมนี สหรัฐอเมริกา จีน สหราชอาณาจักร
HS 848350	9.9	0.05	14.6	0.01	14.4	0.00	เยอรมนี เกาหลีใต้ แคนาดา โรมาเนีย
HS 851220	12.4	0.12	16.8	0.11	7.7	0.17	ไทย เยอรมนี ฝรั่งเศส เกาหลีใต้
HS 870840	10.2	0.00	20.7	0.00	21.4	0.03	ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไทย เยอรมนี
HS 930289	67.3	0.00	95.5	0.00	44.9	0.01	เกาหลีใต้ เยอรมนี สหรัฐอเมริกา
HS 903290	37.5	0.01	48.1	0.01	23.6	0.01	สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ สวีเดน

หมายเหตุ: ปีงบประมาณของอินเดียเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน – 31 มีนาคม ของทุกปี

ที่มา: Ministry of Commerce & Industry, government of India (2549)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาระสำคัญของข้อตกลงเขตการค้าเสรี ระดับทวิภาคีไทย- อินเดีย กรณีความตกลงการค้าสินค้าในกลุ่มเร่งผลิต (Early Harvest Products: EHPs) ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดีย และสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย- อินเดีย
3. เพื่อทำการวิเคราะห์ผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่มีต่อการจ้างงานมูลค่าการส่งออก และมูลค่าการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ทำการศึกษาชิ้นส่วนยานยนต์ 4 รายการ ได้แก่ ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ และอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ เนื่องจากเป็นสินค้าที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงเริ่มผลิตสินค้าในกลุ่มเร่งผลิต (Early Harvest Products : EHPs) ระหว่างไทยกับอินเดีย ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกสูงและมีตัวเลขการส่งออกสม่ำเสมอ ในการศึกษาได้ใช้ข้อมูลรายไตรมาส โดยจะใช้ข้อมูลในช่วงของก่อนการเปิดเขตการค้าเสรี ตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2544 จนถึงไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. 2547 และในช่วงหลังจากการเปิดเขตการค้าเสรี ใช้ข้อมูลในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ. 2547 จนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ. 2548 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา มีการจำแนกตามระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonize System : HS) ซึ่งใช้สำหรับจำแนกประเภทพิกัดอัตราภาษีศุลกากร สำหรับสินค้าจะทำการศึกษาแยกตามรหัส HS_CODE ของกรมศุลกากร มีดังนี้

HS 732690 ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า

HS 840991 ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายใน

แบบลูกสูบ

HS 851220 เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้

HS 903289 อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบที่เกิดขึ้น จากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย เนื่องจากได้มีการกำหนดกรอบการลดภาษีสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษีจำนวน 82 รายการ ซึ่งรวมทั้งสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา

2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำนโยบายของไทยเพื่อให้ไทยสามารถขยายตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในสินค้านี้ รวมทั้งการปรับตัวได้ทันต่อสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

3. เพื่อให้สามารถผลิตสินค้าได้ตรงกับความต้องการของประเทศคู่ค้าได้มากที่สุด เป็นสำคัญ และเพื่อเป็นแนวทางในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ที่ประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงของเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

นิยามศัพท์

ในการศึกษาการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายใต้อผลกระทบของเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดียได้ให้คำนิยามศัพท์ที่สำคัญดังนี้

ภาคี หมายถึง ประเทศผู้เป็นภาคีของความตกลงนี้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จะเป็นอินเดียหรือไทยก็ได้

c.i.f หมายถึง มูลค่าราคาที่ต้องจ่ายให้กับผู้ส่งออก เมื่อสินค้าไปถึงท่าเรือที่นำเข้า โดยผู้ส่งออกจะต้องเป็นผู้จ่ายต้นทุนค่าขนส่งและค่าประกันสินค้าตามที่จำเป็นในการส่งออกไปยังท่าเรือปลายทาง โดยการคิดมูลค่าดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อตกลงในการดำเนินการ ตามกฎข้อ 7 ของ GATT 1994

Early Harvest Products หมายถึง การกำหนดให้สินค้าของประเทศที่จัดทำเขตการค้าเสรีทั้งสองฝ่าย สามารถนำรายการสินค้าบางกลุ่มมาลดภาษีกันทันที หรือการเปิดเสรีล่วงหน้า

f.o.b หมายถึง มูลค่าของสินค้าที่ไม่ได้รวมภาษีซึ่งต้องจ่ายให้ผู้ส่งออก โดยผู้นำเข้าจะต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขนส่ง โดยการคิดมูลค่าดังกล่าวต้องเป็นไปตามกฎข้อ 7 ของ GATT 1994

วิธีการวิจัย

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ซึ่งได้จากการรวบรวมข้อมูลที่พิมพ์เผยแพร่ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการต่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร กรมศุลกากร สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตลอดจนหนังสือวารสาร วิทยานิพนธ์ บทความ และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) แบ่งการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

1.1 เป็นการอธิบายถึงลักษณะทั่วไปของข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย - อินเดีย ในสินค้ากลุ่มแร่ลวดลาย 82 รายการ โดยครอบคลุมถึง ประวัติความเป็นมา หลักการในการจัดทำเขตการค้าเสรีของประเทศไทย กรอบความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย ข้อตกลงทางการค้า กฎแหล่งกำเนิดสินค้า การปรับตัวรองรับ FTA ผลกระทบของเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียต่อสินค้าไทย ตลอดจนความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดีย ความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

1.2 เป็นการอธิบายถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จากข้อกำหนดการลดภาษีตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียที่มีต่อการจ้างงาน การเปลี่ยนแปลงจำนวนแรงงานไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ มูลค่าการนำเข้า มูลค่าการส่งออก ตลอดจนตลาดส่งออกของไทย และความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางการค้าที่เกิดขึ้นหลังจากการเปิดเขตการค้าเสรีโดยภาพรวม โดยใช้ข้อมูลจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และรายงานการประชุม บทความ งานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาไว้ นำมาเป็นพื้นฐานในการศึกษาเชิงพรรณนา

1.2.1 ผลกระทบด้านการจ้างงาน เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงจำนวนแรงงาน ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ตั้งแต่ก่อนการจัดตั้งความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จนถึงเปิดเขตการค้าเสรี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2541 ถึง พ.ศ. 2548

1.2.2 ผลกระทบด้านการนำเข้า เพื่อศึกษาร้อยละอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2544-2548

1.2.3 ผลกระทบด้านการส่งออก เพื่อศึกษาร้อยละอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2544-2548

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปอินเดีย โดยศึกษาถึงปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ คือ ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ (f.o.b) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาท

ต่อรูป) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย และข้อกำหนดการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย และทำการวิเคราะห์จากแบบจำลองสมการอุปสงค์ โดยในการศึกษาได้ใช้การวิเคราะห์สมการถดถอย (Regression Analysis) ในการประมาณค่าสมการด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square : OLS) พิจารณาค่าความยืดหยุ่นจากสมการที่ประมาณค่าได้ เพื่อนำมาวัดผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา โดยใช้ข้อมูลในช่วงก่อนและหลังการบังคับใช้ข้อตกลงแรงกดดันสินค้ามาพิจารณา และใช้ตัวแปรหุ่น (Dummy Variable) สำหรับทดสอบความมีนัยสำคัญของมาตรการทางการค้า

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1. ทฤษฎีอุปสงค์

อุปสงค์ (Demand) สำหรับสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง หมายถึง จำนวนต่าง ๆ ของสินค้าหรือบริการชนิดนั้นที่ผู้บริโภคต้องการซื้อในระยะเวลาหนึ่ง ณ ระดับราคาต่าง ๆ ของสินค้าชนิดนั้น ในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งความต้องการดังกล่าวนี้เป็นความต้องการที่มีอำนาจซื้อ กล่าวคือ ผู้บริโภคจะต้องมีความเต็มใจที่จะซื้อและมีเงินเพียงพอที่จะจ่ายซื้อสินค้าหรือบริการนั้นๆ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2543: 23)

ตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants) หมายถึง ตัวแปร (Variable) หรือปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีหลายอย่างดังนี้

1. ราคาของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น ๆ ซึ่งตามปกติ เมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้นปริมาณซื้อจะมีน้อยลง แต่ถ้าราคาสินค้าลดต่ำลง ปริมาณซื้อจะมีมากขึ้น
2. รสนิยมและความนิยมของคนส่วนใหญ่ในสังคม รสนิยมอาจเกี่ยวข้องกับความรู้สึกนิยมชมชอบชั่วขณะหนึ่งซึ่งเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งสิ่งที่กำหนดรสนิยมของผู้บริโภคได้แก่ อายุ เพศ ความเชื่อ ค่านิยม การศึกษา แฟชั่น และอิทธิพลของการโฆษณา
3. รายได้เฉลี่ยของครัวเรือน โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือมักจะลดการบริโภคสินค้าราคาถูก และขณะเดียวกันก็หันไปบริโภคสินค้าราคาแพง

4. ราคาของสินค้าอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามปกติความต้องการของผู้บริโภค อาจสนองได้ด้วยสินค้าหลายชนิด ถ้าสินค้าชนิดหนึ่งราคาสูงขึ้น ผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าชนิดนั้นน้อยลง และหันไปซื้อสินค้าอีกชนิดหนึ่งซึ่งใช้ทดแทนกันได้ สำหรับกรณีของสินค้าที่ต้องใช้ประกอบกันเมื่อผู้บริโภคต้องการสินค้าอีกชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้น ปริมาณความต้องการสินค้าอีกชนิดหนึ่งก็จะเพิ่มขึ้น เช่น เดียวกัน เช่น น้ำตาลกับกาแฟ ช้อนกับส้อม ไม้ปิงปองกับลูกปิงปอง เป็นต้น

5. ฤดูกาล ยกตัวอย่างเช่นเมื่อย่างเข้าฤดูหนาว ประชาชนจำเป็นต้องจัดหาเครื่องนุ่งห่มกันหนาว ทำให้ความต้องการสินค้าเครื่องกันหนาวต่าง ๆ ในช่วงเวลาดังกล่าวเพิ่มขึ้น

ในกรณีความสัมพันธ์ ระหว่างราคาและปริมาณความต้องการซื้อสินค้าของผู้บริโภคนั้น สามารถสรุปเป็นกฎอุปสงค์ (Law of Demand) ได้ว่า “ปริมาณของสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อย่อมแปรผกผัน (Inverse Relation) กับระดับราคาของสินค้าและบริการชนิดนั้นเสมอ เมื่อปัจจัยอื่น ๆ คงที่ โดยแสดงถึงการตอบสนองของปริมาณที่ต้องการบริโภคที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาภายใต้เส้นอุปสงค์ที่กำหนดให้ นั่นคือความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price Elasticity of Demand) คือ อัตราส่วนร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ ต่อร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาจะเขียนได้ว่า

$$\text{ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคา}}$$

การวัดค่าความยืดหยุ่นมักคำนวณจากจุดใดจุดหนึ่งบนเส้นอุปสงค์ ส่วนมากจุดต่าง ๆ บนเส้นอุปสงค์มีความยืดหยุ่นไม่เท่ากันตลอดเส้น ถ้ากำหนดให้ Δ แทนการเปลี่ยนแปลง Q แทนปริมาณสินค้า และ P แทนราคาสินค้า ดังนั้นความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคา (E_{ii}) คือ

$$E_{ii} = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}} = \frac{\Delta Q}{\Delta P} \cdot \frac{P}{Q}$$

ขนาดของความยืดหยุ่นของอุปสงค์นี้แบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคนิ, 2545)

1. อุปสงค์ที่ไม่มี ความยืดหยุ่นเลย (Perfect Inelasticity Demand) สินค้าที่มีลักษณะอุปสงค์เช่นนี้ปริมาณการซื้อสินค้าจะไม่เปลี่ยนแปลงเลย แม้ว่าราคาสินค้าจะเปลี่ยนแปลงไปเท่าใดก็ตามค่าความยืดหยุ่นที่คำนวณได้จะเท่ากับศูนย์

2. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นน้อย (Inelasticity Demand) สินค้าที่มีอุปสงค์ในลักษณะเช่นนี้ อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการซื้อ จะน้อยกว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคา กล่าวคือ ถ้าหากราคาเพิ่มขึ้นหรือลดลงร้อยละ 1 ปริมาณซื้อจะลดลง หรือเพิ่มขึ้นน้อยกว่าร้อยละ 1 ค่าความยืดหยุ่นที่คำนวณได้จะน้อยกว่า 1

3. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นเอกภาพ (Unitary Elasticity Demand) หมายถึง อุปสงค์ที่มีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อและราคาเท่ากัน และค่าความยืดหยุ่นที่คำนวณได้เท่ากับ 1

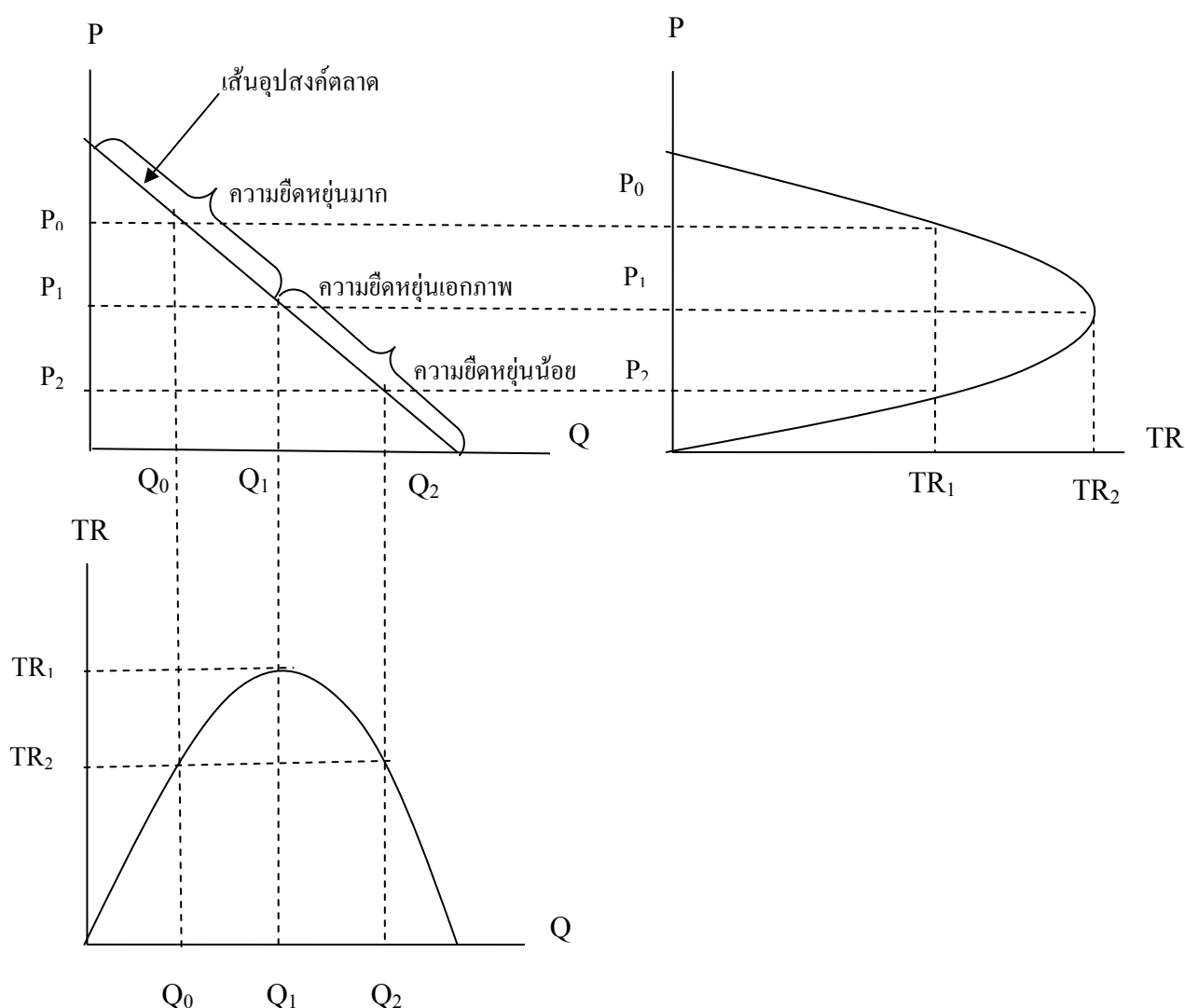
4. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นมาก (Elasticity Demand) หมายถึง อุปสงค์สินค้าที่มีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ มากกว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 ปริมาณซื้อจะเปลี่ยนแปลงไปมากกว่าร้อยละ 1 ค่าความยืดหยุ่นที่คำนวณได้จะมากกว่า 1

5. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นอย่างสมบูรณ์ (Perfect Elasticity Demand) หมายถึงอุปสงค์ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงของราคามากที่สุด ราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงไปปริมาณซื้อจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างที่ไม่สามารถจะกำหนดได้ ค่าความยืดหยุ่นในกรณีนี้จะเท่ากับค่าอนันต์ ทั้งนี้เพราะเมื่อเส้นอุปสงค์ตัดแกนราคาปริมาณจะมีค่าเท่ากับศูนย์ และเมื่อตัดแกนปริมาณราคาจะมีค่าเท่ากับศูนย์

จึงจะเห็นได้ว่า กรณีความสัมพันธ์ระหว่างราคาและปริมาณความต้องการซื้อของผู้บริโภค นั้นคือการพิจารณาทางด้านอุปสงค์ แต่หากเป็นการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและจำนวนสินค้าที่ผู้ผลิตจะนำออกมาขายนั้น นั่นคือการพิจารณาทางด้านอุปทาน

ความสัมพันธ์ระหว่างความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคาและรายได้ทั้งหมด

รายได้ทั้งหมด (Total Revenue) หาได้จากราคาสินค้าต่อหน่วยคูณด้วยปริมาณที่จำหน่ายทั้งหมด แต่เนื่องจากว่าราคาและปริมาณสินค้ามีความสัมพันธ์ตรงกันข้าม ฉะนั้นจึงยากที่จะบอกได้ว่า ถ้าราคาเปลี่ยนแปลงจะมีผลกระทบต่อรายได้รวมของผู้จำหน่ายสินค้าอย่างไร รายได้รวมอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงก็ได้ แล้วแต่ปริมาณสินค้าจะเปลี่ยนแปลงอย่างไรในระดับราคาต่าง ๆ นั่นคือรายได้รวมจะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานั้นเอง (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ทั้งหมด

ที่มา: วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน (2543)

โดยมีสมมติฐานให้เส้นอุปสงค์ตลาดเป็นเส้นตรงลาดลงจากซ้ายไปขวา โดยกำหนดให้ P แทนราคาสินค้า Q แทนปริมาณสินค้า และ TR แทนรายได้ทั้งหมด ณ ระดับความยืดหยุ่นต่อราคาที่แตกต่างกัน

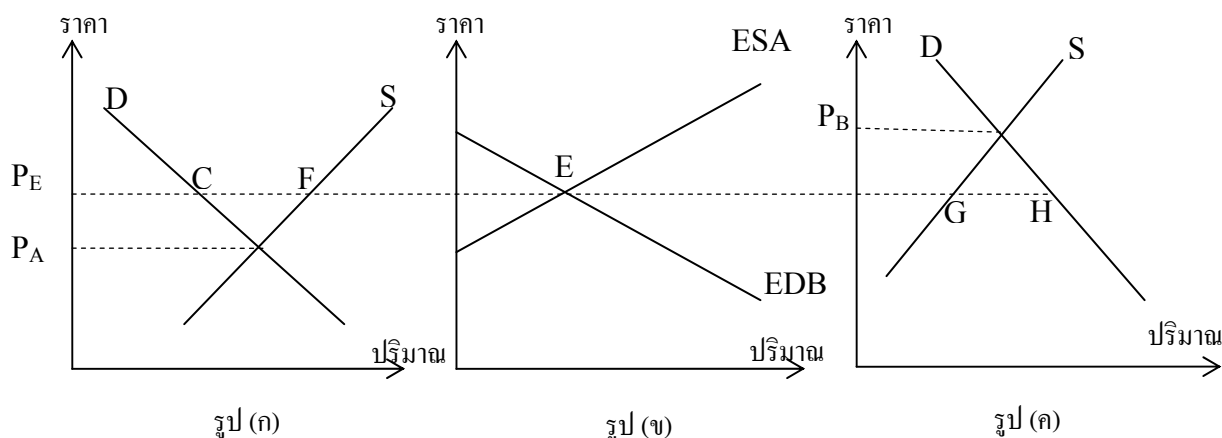
ถ้าหากว่าอุปสงค์มีความยืดหยุ่นมาก ณ ราคาที่ P_0 ราคาและรายได้รวมจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือ เมื่อราคาสูงขึ้นรายได้รวมจะลดลง และเมื่อราคาลดลงรายได้รวมจะเพิ่มขึ้น ที่เป็นเช่นนี้เพราะร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้า มากกว่าร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของราคา อย่างไรก็ตามกรณีนี้ไม่ได้หมายความว่าเมื่อราคาลดลงรายได้รวมจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยไม่มีขอบเขตจำกัด พอถึงระดับหนึ่งแล้ว ราคาจะเคลื่อนไปอยู่ในช่วงที่อุปสงค์มีความยืดหยุ่นน้อย

ถ้าอุปสงค์มีความยืดหยุ่นน้อย ณ ราคาที่ P_2 ราคาและรายได้รวมจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ราคาเพิ่ม รายได้รวมจะเพิ่ม และราคาลด รายได้รวมก็จะลดด้วย ทั้งนี้เนื่องจากร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้า น้อยกว่าร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของราคา

ซึ่งจากทฤษฎีอุปสงค์ ทำให้สามารถเลือกกำหนดตัวแปรในสมการอุปสงค์ในการศึกษาได้ และการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา จะทำให้สามารถพิจารณาหาปริมาณการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการส่งออกเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของปริมาณได้

2. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ในระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Economy) มีภาคเศรษฐกิจการติดต่อกับต่างประเทศ การติดต่อทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศเกิดขึ้น เนื่องจากแต่ละประเทศมีความได้เปรียบสัมพัทธ์ (Comparative Advantage) ในการผลิตสินค้าและบริการแต่ละชนิดไม่เหมือนกันประเทศต่าง ๆ จึงต้องซื้อสินค้าและบริการที่ประเทศนั้น ๆ ผลิตไม่ได้ หรือผลิตได้ไม่เพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ ขณะเดียวกันก็ขายสินค้าและบริการที่ผลิตได้เกินความต้องการภายในประเทศไปขายยังต่างประเทศ (นิจุตา เบญจมสุทิน และ นางนุช พันธกิจไพบูลย์, 2548)



ภาพที่ 2 การซื้อขายระหว่างสองประเทศ

ที่มา: นิฐิตา เบญจมสุทธาน และนงนุช พันธกิจไพบูลย์ (2548)

จากภาพที่ 2 สมมติให้มีการซื้อขายกันระหว่างสองประเทศคือ ประเทศ A และประเทศ B ซึ่งแต่ละประเทศมีลักษณะต่างกันทำให้ราคาดุลยภาพต่างกันคืออยู่ที่ระดับ P_A ในประเทศ A และที่ประเทศ B อยู่ที่ระดับ P_B ตามลำดับ ราคาดังกล่าวสูงใจให้มีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ โดยพ่อค้าจะนำสินค้าจากประเทศ A ไปขายในประเทศ B เนื่องจากได้ราคาสูงกว่า เส้นเสนอมขายสินค้าส่วนเกิน (Excess Supply) หรือเส้นเสนอมขายในตลาดต่างประเทศของประเทศ A คือเส้น ESA แสดงในรูป (ข) ในภาพที่ (2) และตราบใดที่ราคาสินค้าในประเทศ A ยังคงต่ำกว่าระดับราคา P_B ในประเทศ B ก็จะมีการนำเข้าแต่เมื่อราคาสูงขึ้นปริมาณนำเข้าจะลดลง แสดงเป็นเส้นการเสนอซื้อส่วนเกิน (Excess Demand) หรือเส้นความต้องการนำเข้าของประเทศ B คือเส้น EDB แสดงในรูป (ข) ในภาพที่ 2 ประเทศ A จะส่งออกเพิ่มขึ้นและประเทศ B ก็จะนำเข้ามากขึ้นจะถึงระดับราคา P_E ซึ่งที่ระดับราคานี้ปริมาณการส่งออกจากประเทศ A และปริมาณการนำเข้าของประเทศ B จะเท่ากันคือที่ปริมาณ CF และ GH และที่ระดับราคานี้เส้นเสนอมขายส่วนเกินของประเทศ A (ESA) จะตัดกับเส้นเสนอซื้อส่วนเกินของประเทศ B (EDB) ที่จุด E

3. การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเป็นความพยายามที่จะนำแนวคิดเก่าแก่ของยุโรป เกี่ยวกับความเท่าเทียมกันของโอกาส (Equality of Opportunity) มาใช้ในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไป จะสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี ถ้าประเทศเหล่านี้

ต่างมีโอกาสเท่าเทียมกันในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจได้แก่ กระบวนการยกเลิกวิธีการเลือกปฏิบัติ (Discrimination) ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างสองประเทศหรือหลายประเทศ การเลือกปฏิบัติดังกล่าวมีลักษณะเป็นการจำกัดการค้าและการเงิน ทำให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อการค้าและการเงินของโลก ความสัมพันธ์ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างประเทศต่าง ๆ ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความแตกต่างกันของปัจจัยและสภาพแวดล้อมหลายประการที่ปรากฏอยู่ในแต่ละประเทศ และประการที่สำคัญ เป็นความสัมพันธ์ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างประเทศที่มีนโยบายต่าง ๆ แตกต่างกัน แต่ละประเทศใช้นโยบายที่แตกต่างกันในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณและมูลค่าของสินค้าที่ซื้อขายกันระหว่างประเทศ นอกจากจะขึ้นอยู่กับนโยบายต่าง ๆ ในแต่ละประเทศ ได้แก่ การเก็บภาษีสินค้าเข้าและสินค้าออก การจำกัดปริมาณการนำเข้าและการส่งออก การเก็บภาษีโภกภัณฑ์ที่ซื้อขายภายในประเทศ และระบบการเงินและการธนาคาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวมีอิทธิพลโดยตรงต่ออุปสงค์และอุปทานของสินค้านอกเหนือจากราคาของสินค้า และรายได้ของผู้ซื้อในแต่ละประเทศ

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้น และเมื่อสิ้นกระบวนการแล้วจะต้องใช้เวลาอันยาวนาน เพื่อนำไปสู่ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของหลายประเทศที่อยู่ภายในภูมิภาคเดียวกัน จากที่กล่าวมานั้นยังมิได้พิจารณาถึงปัญหาความลำหลังของภาคต่าง ๆ ที่อยู่ภายในประเทศเดียวกัน การรวมกลุ่มระหว่างภาคที่อยู่ในประเทศเดียวกันมีลักษณะที่มีความซับซ้อนน้อยกว่าการรวมกลุ่มระหว่างประเทศที่อยู่ใกล้เคียงกัน ด้วยเหตุผลว่าการรวมกลุ่มระหว่างภาคต่าง ๆ ที่อยู่ภายในประเทศเดียวกัน มีลักษณะเป็นการตัดสินใจของหน่วยทางการเมืองที่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Single Political Decision Making) และนอกจากนี้ยังไม่มีปัญหาทางด้านเงินตราเข้ามาเกี่ยวข้อง เนื่องจากเป็นการใช้เงินตราสกุลเดียวกันตลอดทั่วประเทศ

การที่ประเทศต่าง ๆ มีอำนาจอธิปไตย และมีอาณาเขตของตนเองที่แน่นอน ทำให้เกิดปัญหาการขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ในแง่ของการร่วมกันดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้า การเงิน และการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต หรือแม้ว่าจะเป็นการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจก็ตาม ซึ่งล้วนแต่เป็นลักษณะที่ขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งเป็นสาเหตุให้มีการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศอย่างกว้างขวาง และมีประสิทธิภาพ การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีทางเลือกกระทำได้ทางหนึ่ง ได้แก่ การเริ่มดำเนินกระบวนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว (สมนึก, 2538: 366-367)

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะสามารถกระทำได้หลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับว่าประเทศต่าง ๆ ที่รวมกลุ่มกันมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของการรวมกลุ่มเป็นเช่นไร โดยสามารถแบ่งการรวมกลุ่มออกได้เป็นหลายระดับ โดยมีลักษณะสำคัญต่าง ๆ ดังนี้ (วันรักษ์, 2545: 76)

1. การให้สิทธิพิเศษทางการค้า (Preferential Trade Arrangement) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระดับเบื้องต้น มีการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราที่ต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่ม แต่ภายในกลุ่มยังไม่ได้ใช้ภาษีศุลกากรอัตราเดียวกัน โดยมากเกิดจากประเทศที่เคยเป็นเจ้าอาณานิคม และภายหลังยังคงรักษาสายสัมพันธ์กับอดีตอาณานิคมของตนด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้า ตัวอย่างได้แก่ ประเทศในเครือจักรภพอังกฤษ (British Common Wealth)

2. เขตการค้าเสรี (The Free Trade Area) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ากว่าการให้สิทธิพิเศษทางการค้า มีการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่ม และภายในกลุ่มมีการใช้พิกัดอัตราภาษีร่วม (Common Tariff) นั่นคือใช้ภาษีศุลกากรอัตราเดียวกันในสินค้ารายการเดียวกัน นอกจากนี้ในเขตการค้าเสรีจะมีการยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องหรือที่เป็นสมาชิกแต่ในขณะเดียวกัน แต่ละประเทศก็ยังคงมีการใช้มาตรการทางด้านภาษีศุลกากร โควตา และเครื่องมือต่าง ๆ ทางด้านการค้ากับประเทศอื่น ๆ ที่มิได้เข้าร่วมหรือมิได้เป็นสมาชิก ปัจจุบันมีการรวมกลุ่มเศรษฐกิจแบบนี้มากมายหลายกลุ่ม อาทิ เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement : NAFTA) เขตการค้าเสรีละตินอเมริกา (Latin American Free Trade Association : LAFTA)

3. สหภาพภาษีศุลกากร (Customs Union) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ามากกว่าเขตการค้าเสรี กล่าวคือ นอกเหนือไปจากการยกเลิกภาษีศุลกากร หรือการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราที่ต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่ม และโควตา ที่ใช้กับการค้าระหว่างประเทศแล้ว ภายในกลุ่มยังมีการใช้ภาษีศุลกากรอัตราเดียวกันในสินค้ารายการเดียวกัน (Common External Tariffs) นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกทุกประเทศใช้โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากรเดียวกันต่อประเทศนอกกลุ่ม รวมทั้งมีการกำหนดมาตรการการค้าอื่น ๆ แบบเดียวกัน ตัวอย่างเช่น BENELUX ประกอบด้วยสมาชิกต่าง ๆ ได้แก่ เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก

4. ตลาดร่วม (Common Market) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ามากกว่าสหภาพ ภาษีศุลกากร นอกจากครอบคลุมลักษณะสหภาพภาษีศุลกากร กล่าวคือ นอกเหนือจากการยกเลิก ข้อจำกัดอันเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศสมาชิก และการกำหนดภาษีศุลกากรที่มีลักษณะ เหมือนๆ กันขึ้นใช้แก่การค้าระหว่างประเทศภายนอกที่มีได้เป็นสมาชิกแล้ว ตลาดร่วมยังเกี่ยวข้องกับ การรวมกลุ่มที่สูงขึ้นอีก ได้แก่ การปล่อยเสรีให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงาน เงินทุน และการ ประกอบการ ระหว่างประเทศสมาชิกภายในกลุ่ม ตัวอย่างตลาดร่วม ได้แก่ ประชาคมเศรษฐกิจ ยุโรป (European Economic Community) หรือตลาดร่วมยุโรป (European Common Market) ซึ่ง ปัจจุบันได้พัฒนาเป็นสหภาพเศรษฐกิจแล้ว

5. สหภาพเศรษฐกิจ (Economic Union) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้าสมบูรณ์ ที่สุด นอกจากครอบคลุมลักษณะของตลาดร่วมแล้ว ยังมีการใช้สถาบันทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ร่วมกัน หรือแบบเดียวกัน อาทิ การใช้เงินตราอย่างเดียวกัน โดยมีการสร้างเงินตราชนิดใหม่ขึ้นมาใช้ ร่วมกัน การกำหนดนโยบายการเงินและการคลังชุดเดียวกัน สำหรับการเจรจาทางเศรษฐกิจกับ ต่างประเทศก็มอบหมายให้องค์กรร่วมที่จัดตั้งขึ้น ทำหน้าที่ต่าง ๆ ในนามของประเทศภาคีทั้งหมด อย่างเช่น เป็นผู้แทนในการทำหน้าที่ทั้งหมดเกี่ยวกับองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) ตัวอย่างสหภาพเศรษฐกิจได้แก่ สหภาพยุโรป

ปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมกลุ่ม

ส่วนใหญ่จะพิจารณาถึงเหตุผลในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ผลดีและผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับประเทศที่จะเข้าร่วมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ทั้งผลทางด้านการผลิตและผลด้านการบริโภค ซึ่งเป็นปัจจัยประการแรกที่ประเทศต่าง ๆ จะพิจารณา

2. ขนาดของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ หรือมี สมาชิกหลาย ๆ ประเทศรวมกัน โอกาสที่จะรวมเอาประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุดสำหรับสินค้า ชนิดต่าง ๆ มาอยู่ในกลุ่มเดียวกันก็จะมีมาก แสดงว่าการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพก็จะบรรลุถึงระดับสูงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวอย่างเช่น ประเทศ ก. และ ข. ต่างก็ ผลิตสินค้าอย่างเดียวกัน คือ รถจักรยาน การผลิตนี้เพียงพอที่จะป้อนตลาดภายในประเทศเท่านั้น และรัฐบาลตั้งกำแพงภาษี เพื่อกีดกันสินค้าอย่างเดียวกันที่มาจากต่างประเทศ ประเทศ ก. ก็ผลิต

รถจักรยาน เช่นกัน แต่ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่ามาก สมมติว่า ก. และ ข. มารวมกลุ่มกัน เนื่องจากทั้งสองประเทศนี้ต่างก็ผลิตรถจักรยานด้วยต้นทุนพอ ๆ กัน ฉะนั้นแม้ว่าจะรวมกลุ่มกัน แต่การค้าขายรถจักรยานระหว่างประเทศนี้ก็ยังคงมีน้อยรวมทั้งการผลิตและการบริโภคสินค้า (รถจักรยาน) ของทั้งสองประเทศนี้ก็คงเปลี่ยนแปลงไปไม่มากนัก แต่ถ้าสมมติว่าได้มีการชักชวนประเทศ ค. เข้ามารวมกลุ่มด้วย การผลิตรถจักรยานจะต้องค่อย ๆ ถูกดึงไปอยู่ในมือผลิตของประเทศ ค. อย่างไม่มีปัญหา เพราะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนที่ต่ำกว่า หรือมีฉะนั้นผู้ผลิตในประเทศ ก. และ ข. ก็คงต้องเร่งปรับปรุงเทคนิคการผลิตเพื่อที่จะแข่งขันกับผู้ผลิตในประเทศ ค. ได้ ซึ่งทั้งสองประการนี้ล้วนแต่มีผลทำให้การผลิตรถจักรยานเพิ่มจำนวนมากขึ้น

อย่างไรก็ตามการมีประเทศสมาชิกจำนวนมาก ไม่ใช่จะเป็นผลดีต่อการรวมกลุ่มเสมอไป ขนาดของการรวมกลุ่มที่ขยายตัวออกไป จะมีผลดีก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกที่เพิ่มเข้ามาสามารถเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ผลิตเดิมเกิดความกระตือรือร้นในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้สูงขึ้น ฉะนั้นแล้วการเพิ่มสมาชิก (ที่มีประสิทธิภาพต่ำ) กลับจะเป็นอุปสรรคต่อความเจริญก้าวหน้าของกลุ่มเอง

3. โครงสร้างทางเศรษฐกิจ โดยในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะผลผลิตของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจมองได้ทั้งด้านต้นทุนเปรียบเทียบ (Comparative Cost) และชนิดของผลผลิต (Product Range) สำหรับการศึกษาในด้านต้นทุนเปรียบเทียบนั้น ประเทศทั้งสองประเทศจะถือว่าเป็นการแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าต่าง ๆ ที่ผลิตได้ในประเทศทั้งสองส่วนใหญ่ มีต้นทุนการผลิตใกล้เคียงกัน และถือว่าเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน (Complementary) ถ้าต้นทุนการผลิตของสินค้าอย่างเดียวกันต่างกันมาก การรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์มาก ถ้าประเทศที่เป็นสมาชิกต่างก็อยู่ในลักษณะหลัง ทั้งนี้เพราะเมื่อรวมกลุ่มกันแล้วจะมีการโยกย้ายการผลิต จากผู้ผลิตต้นทุนสูงไปยังผู้ผลิตต้นทุนต่ำ และการใช้ทรัพยากรที่มีสมรรถภาพสูงขึ้น ส่วนการพิจารณาชนิดของผลผลิตนั้น ประเทศสองประเทศหรือหลายประเทศมีลักษณะแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนมากคล้ายคลึงกัน แต่ทั้งสองประเทศจะเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน (Complementary) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนใหญ่ไม่เหมือนกัน โดยนักทฤษฎีทั้งหลายมักมีความเห็นว่า การรวมกลุ่มจะได้ผลดีมากถ้าประเทศที่เป็นสมาชิกผลิตสินค้าส่วนใหญ่คล้ายคลึงกัน ในทางตรงข้ามการรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์น้อยถ้าสินค้าส่วนมากที่ผลิตได้ไม่เหมือนกัน

4. เศรษฐกิจและการเมือง ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น การยกเลิกภาษีศุลกากร โควตา และกฎเกณฑ์ทางการค้าอื่น ๆ แม้จะกระทำไปโดยยึดหลักผล

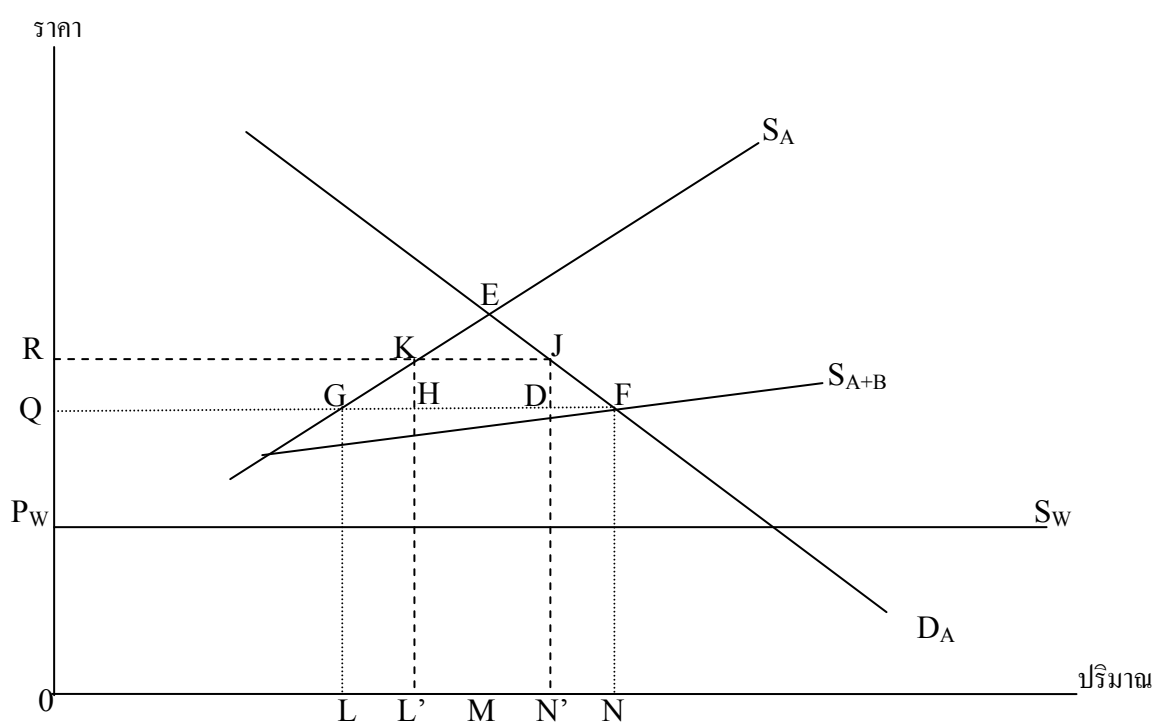
ประโยชน์ทางเศรษฐกิจส่วนรวมเป็นสำคัญ แต่ก็กระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจในบางสาขา รวมทั้งธุรกิจการค้าเอกชนบางกลุ่มอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือพวกที่มีต้นทุนการผลิตสูงหรือมีประสิทธิภาพการผลิตต่ำจะถูกกระทบกระเทือนอย่างมาก ถ้าไม่สามารถปรับตัวได้จะต้องเลิกกิจการ หรือการเคลื่อนย้ายแรงงานแบบอิสระ คนงานอาจไม่พอใจที่จะต้องแข่งขันกับแรงงานจากประเทศอื่น เป็นต้น นอกจากการได้รับประโยชน์ที่แต่ละกลุ่มในระบบเศรษฐกิจเดียวกันจะไม่เท่าเทียมกันแล้ว ประโยชน์ที่แต่ละประเทศสมาชิกได้รับก็ยากที่จะให้มีความเสมอภาคได้ เหตุนี้การตัดสินใจของรัฐบาลเพื่อเข้าเป็นสมาชิกหรือเพื่อให้ความร่วมมือในข้อตกลงใด จึงเป็นเรื่องยากยิ่งเพราะแต่ละประเทศย่อมถือประโยชน์ของตนเป็นใหญ่ และพยายามที่จะให้ประเทศตนได้รับประโยชน์มากกว่า หรืออย่างน้อยก็ให้เท่ากับประเทศสมาชิกอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศที่มีความตั้งใจจริงในการรวมกลุ่ม รัฐบาลอาจต้องให้ความช่วยเหลือค่าจุนสาขาเศรษฐกิจที่อ่อนแอ และได้รับความกระทบกระเทือนจากการรวมกลุ่มอย่างน้อยก็ชั่วระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้โอกาสในการปรับปรุงตัวเอง หรือส่งเสริมให้ไปผลิตอย่างอื่นแทน

5. ระยะเวลาการติดต่อระหว่างประเทศสมาชิก จากแนวคิดของ Viner ถ้าประเทศสมาชิกอยู่ใกล้กันจะทำให้การค้าเจริญเติบโต (เพราะรสนิยมเหมือนกัน) และความชำนาญภายในกลุ่มมีมากขึ้น และค่าขนส่งเป็นฟังก์ชันของระยะทางและความห่างไกลกันทางภูมิศาสตร์ ค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นแสดงให้เห็นความแตกต่างในรสนิยม วัฒนธรรม และสภาพทางสังคมซึ่งเป็นผลเสียต่อการเคลื่อนย้ายการค้ามาสู่ประเทศในกลุ่ม ในการวิเคราะห์ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ จะไม่นำค่าขนส่งมาพิจารณา เพราะถ้านำค่าขนส่งมาพิจารณาด้วยอาจจะเป็นไปไม่ได้ที่การผลิตจะเกิดจากแหล่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ในกลุ่มประเทศที่มีภูมิประเทศติดกันนั้น ผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพที่สุดจะมีอิทธิพลในกลุ่มและมีการกระจุกตัว (Concentration) ในแหล่งอุปทานที่มีต้นทุนต่ำ แต่ถ้าประเทศในกลุ่มอยู่กระจัดกระจายกันก็จะไม่เกิดกรณีดังกล่าว

ผลของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

ในการศึกษาได้อ้างอิงทฤษฎีว่าด้วยสหภาพศุลกากร (Theory of Customs Union) ซึ่งทำการวิเคราะห์ในรูปแบบดุลยภาพบางส่วน (Partial equilibrium analysis) โดยอาศัยแบบจำลองตลาดของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (ชัชวรัตน์ คนจริง, 2532) ผลที่เกิดจากการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจการค้าในรูปของการลดหย่อน หรือยกเลิกภาษีศุลกากรขาเข้าซึ่งกันและกันสำหรับประเทศในกลุ่มเศรษฐกิจ โดยทั่วไปแล้วจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขยายตัวหรือการลดลงทางการค้าระหว่าง

ประเทศไม่เฉพาะแต่สำหรับประเทศในกลุ่มเท่านั้น แต่รวมถึงการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มกับประเทศนอกกลุ่มอีกด้วย ผลกระทบทางเศรษฐกิจของระบบภาษีก็คือ ระบบภาษีขาเข้าสำหรับสินค้าใดสินค้านึงจะก่อให้เกิดการเพิ่มการผลิตของสินค้านั้นในประเทศสมาชิก แต่ขณะเดียวกันระบบภาษียังเป็นตัวที่ทำให้การบริโภคลดลง เพราะภาษีทำให้ราคาสินค้านั้นภายในประเทศสูงขึ้น ในทางตรงกันข้ามการยกเลิกภาษีสำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศบางประเทศ จะทำให้การผลิตสินค้านั้นภายในประเทศลดลง ลักษณะการเปลี่ยนแปลงในระบบภาษีขาเข้าเช่นนี้ มีผลโดยตรงต่อการขยายหรือการลดลงทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกรวมทั้งของประเทศอื่น ๆ ที่อยู่นอกกลุ่มเศรษฐกิจดังจะได้อธิบายจาก (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 คลายภาพของตลาดที่เกิดจากการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ
ที่มา: ชัยวัฒน์ คนจริง (2532)

จากภาพที่ 3 สมมติให้ประเทศ A และ B เป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่เปิดเสรีการค้าระหว่างกัน เส้น D_A แสดงถึงความต้องการ (Demand) ของสินค้า X ประเทศ A และเส้น S_A แสดงถึงเส้นการเสนอขาย (Supply) ของสินค้านั้นที่ผลิตได้ในประเทศ A เส้น S_{A+B} แสดงถึงเส้นการเสนอขายรวมของสินค้า X ในประเทศ A ซึ่งรวมทั้งการนำเข้าจากประเทศ B สมมติว่าประเทศ A

เป็นผู้นำเข้ารายเล็ก ปริมาณการนำเข้าไม่กระทบกระเทือนต่อตลาดโลก ดังนั้นเส้นที่แสดงถึงปริมาณการนำเข้าของประเทศ A ในระดับราคาสากลจึงเท่ากับ P_w S_w โดยที่ดุลยภาพในประเทศก่อนที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศอยู่ที่จุด E ณ ระดับราคาที่ OR ซึ่งสูงกว่าราคาสากล และจากรูปนี้การกำหนดภาษีนำเข้าจำเป็นต่อการผลิตภายในประเทศมีจะนั้นแล้วประเทศ A จะไม่สามารถผลิตสินค้า X ขึ้นมาทดแทนการนำเข้าได้ทั้งหมด ในกรณีที่ประเทศ A ต้องการคุ้มครองผู้ผลิตสินค้า X ในประเทศ ดังนั้นประเทศ A จะต้องเรียกเก็บภาษีนำเข้าเท่ากับ P_wR ซึ่งปริมาณการบริโภคเท่ากับปริมาณการผลิตพอดีที่จุดดุลยภาพ E ปริมาณเท่ากับ OM

สมมติว่าประเทศ A เริ่มแรกเรียกเก็บภาษีนำเข้าเท่ากับ P_wQ ราคาสินค้า X ในประเทศจะเท่ากับ OQ ปริมาณการบริโภคเท่ากับ ON ซึ่งประกอบด้วยการนำเข้าจำนวน LN ในราคา P_w และประเทศ A ผลิตได้เองในปริมาณ OL แต่ภายหลังจากที่ประเทศ A ยกเลิกภาษีนำเข้าให้กับสินค้า X ให้กับประเทศ B อันเนื่องมาจากการรวมกลุ่มการค้า ปริมาณการบริโภคในประเทศ A ยังคงเท่าเดิม คือ ON โดยสมมติว่าอัตราภาษีนำเข้าสำหรับประเทศอื่น ๆ ยังคงเท่าเดิม คือ P_wQ ดังนั้นปริมาณการผลิตสินค้า X ในประเทศ A จึงยังคงเท่าเดิมคือ OL แต่ปริมาณการนำเข้าทั้งหมดคือ LN นั้นจะมาจากประเทศ B เพียงประเทศเดียว ดังนั้นสินค้า X จากประเทศ B จึงเข้าไปแทนที่สินค้า X จากประเทศอื่น ๆ ในตลาดโลกซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า ดังนั้นทำให้การค้าสินค้า X จากตลาดโลกลดลง ผลลัพธ์อันนี้จึงเรียกว่าเป็น Pure trade diversion.

อย่างไรก็ตาม ถ้าหากอัตราภาษีเริ่มแรกที่ใช้กับสินค้า X จากประเทศอื่น ๆ ในโลกนั้นลดต่ำกว่า P_wQ ก็จะมีการกระทบทั้งจากภาษีและจาก Trade diversion ซึ่งในกรณีนี้ ประเทศ A จะยังคงสั่งสินค้าเข้าจากประเทศอื่น ๆ นอกเหนือจากประเทศ B แต่ปริมาณการผลิตสินค้าภายในประเทศ A จะลดลงเพราะราคาสินค้า X จะลดลงอันเนื่องมาจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ในทางตรงกันข้ามถ้าสมมติว่าประเทศ A เรียกเก็บภาษีนำเข้าเริ่มแรกนั้นเท่ากับ P_wR อัตราภาษีนี้จะสามารถคุ้มครองตลาดของสินค้า X ภายในประเทศได้ทั้งหมด ซึ่งปริมาณการบริโภคจะเท่ากับปริมาณการผลิตพอดี ประเทศ A ไม่จำเป็นต้องสั่งสินค้าเข้าอีกต่อไป อย่างไรก็ตาม ถ้าหากอัตราภาษีอยู่ที่ระดับ P_wQ ประเทศ A ก็ต้องสั่งสินค้า X เข้าจำนวนหนึ่งจากตลาดโลก แต่การที่ประเทศ A ยกเลิกภาษีนำเข้าสินค้า X จากประเทศ B ก็เท่ากับว่าสินค้า X จากประเทศ B ซึ่งมีราคาถูกกว่าของสินค้าที่ผลิตในประเทศ A (ซึ่งเท่ากับ OR) ได้เข้าไปแทนที่ในตลาดของประเทศ A ปริมาณการนำเข้าเท่ากับ LN การที่สินค้าที่มีต้นทุนต่ำกว่าไปแทนที่การผลิตสินค้าที่มีต้นทุนสูงกว่าเช่นนี้แล้วเรียกว่าเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิด Pure trade creation ซึ่งทำให้เกิดการบริโภคมากขึ้นจากเดิมคือ

OM (ก่อนมีการค้าและมีการรวมตัวทางเศรษฐกิจกับประเทศ B) เป็น ON และทำให้เกิดการลดการผลิตในประเทศลงจาก OM เป็น OL ซึ่งถือว่าเป็นการลดการผลิตสินค้าที่มีต้นทุนสูง และเป็นการประหยัดทรัพยากรไปในตัว โดยวิธีนี้ผลประโยชน์สุทธิที่สังคมจะได้รับเท่ากับพื้นที่สามเหลี่ยม EGF ซึ่งแสดงถึงการลดลงของค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้า X ในประเทศ A พื้นที่สี่เหลี่ยม RQGE แสดงถึงการโยกย้ายผลประโยชน์ของผู้ผลิต (Producer's surplus) ไปเป็นผลประโยชน์ของผู้บริโภค (Consumer's surplus)

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พนัสนิยา บรรจงชีพ (2538) ทำการศึกษา มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งศึกษาถึงประวัติ ความเป็นมาของนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ และการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศไทย รวมทั้งใช้แนวคิดทางทฤษฎี Local Content ของ Corden (1971) อธิบายผลกระทบของการยกเลิกการใช้มาตรการที่มีต่อผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยทำการคำนวณหา อัตราการคุ้มครองตามราคาที่แท้จริง (Realized NRP) และ Implicit tariff ของชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์นั่ง ขนาด 1600 ซีซี. และรถบรรทุกปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ซึ่งการศึกษากฎประเทศไทย สามารถอธิบายตามทฤษฎี Local Content ได้ว่า การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้า และการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเปลี่ยนแปลงไป โดยการเปลี่ยนแปลงจะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ถ้าเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าหรือเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ จะทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มสูงขึ้น แต่การใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้น จะมีผลต่อต้านทุนการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์อย่างไร ขึ้นกับราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศจากผลการศึกษาพบว่า ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่ยังมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า จึงทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบรถยนต์สูงขึ้น ผลการศึกษาพบว่า ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่มีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า คือ เป็นชิ้นส่วนในกลุ่มที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน คือมีค่า Realized NRP และ Implicit tariff เป็นบวกสูง และยังคงต้องการการคุ้มครองจากมาตรการของรัฐ ซึ่งผลของการแทรกแซงเพื่อการคุ้มครองของรัฐ โดยใช้ภาษีหรือมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนั้น ขึ้นกับศักยภาพในการแข่งขันของชิ้นส่วน คือ ผลการแทรกแซงจะช่วยเพิ่มอำนาจแข่งขันได้มาก ในชิ้นส่วนที่มีศักยภาพในการแข่งขันน้อย

ประณามภรณ์ รักจิตธรรม (2539) ศึกษาผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองทางด้านภาษี และนโยบายการค้าเสรีของจีนส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด โดยทำการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบถึงผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรม และนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อจีนส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด การศึกษาได้ใช้ข้อมูลทศนิยมรายเดือน โดยได้ทำการวิเคราะห์คุณภาพบางส่วน จากแนวคิดเกี่ยวกับผลสะท้อนของการเก็บภาษีศุลกากร และแนวความคิดเกี่ยวกับอุปสงค์ในระบบเศรษฐกิจ ผลจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาและปริมาณการนำเข้าจีนส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของประเทศไทย พบว่าเมื่อรัฐบาลดำเนินการลดอัตราภาษีศุลกากรในแต่ละระดับที่มีการคุ้มครองจนถึงระดับที่มีการค้าเสรี ผลจะทำให้ราคาสินค้านำเข้าจากต่างประเทศลดลง ผู้บริโภคก็จะบริโภคสินค้านำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น ปริมาณการนำเข้าสูงขึ้น และผลการศึกษาครั้งนี้เป็นการแสดงให้เห็นว่า นโยบายการค้าเสรีมีผลทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกในการซื้อสินค้าในราคาที่ถูกลง ในขณะที่ผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศได้

ธวัช ฉานวัฒนะ (2541) ทำการศึกษาถึงผลของการลดภาษีในเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทย เพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญของความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน ภาพรวมของการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทยไปยังอาเซียน และผลของการลดภาษีที่มีต่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทย โดยเลือกสินค้าเพื่อทำการศึกษา รวม 45 รายการ และเป็นรายการที่มีการลดภาษีแบบเร่งด่วน ซึ่งผลของการศึกษาภาพรวมการส่งออกสินค้าของแต่ละอุตสาหกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเซรามิก และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคได้ดังนี้ คือ เทคโนโลยีการผลิตไม่ทันสมัย ภาษีในการนำเข้าวัตถุดิบอยู่ในระดับสูง ขาดแคลนแรงงานที่มีความรู้ การตลาดเป็นเชิงรับ คุณภาพสินค้าไม่ได้มาตรฐาน ขาดแคลนเงินทุน ขาดแคลนบริการพื้นฐาน ส่วนการศึกษาผลของการเร่งลดภาษีที่มีผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2540 มีสินค้า 38 รายการ ที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นหลังจากที่มีการเร่งลดภาษี โดยมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นถึง 2,479.59 ล้านบาท และมีสินค้าอีก 7 รายการ ไม่พิจารณาถึงผลกระทบ เนื่องจากมีสินค้าอยู่ 2 รายการ ที่มีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นบวก ส่วนสินค้าอีก 5 รายการ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงไม่พิจารณาถึงผลการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการส่งออก ส่วนในปี พ.ศ. 2541 มีสินค้า 19 รายการ ที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นหลังจากที่มีการเร่งลดภาษี โดยมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเพียง 85.98 ล้านบาท และมีสินค้าอีก 19 รายการ ที่มีมูลค่าการส่งออกไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากภาษีนำเข้าไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนอีก 7 รายการไม่พิจารณาถึงผลกระทบ

เช่นเดียวกับปี พ.ศ. 2540 นอกจากนี้ยังพบว่าสินค้าที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสูง และมีมูลค่าการส่งออกสูง มีจำนวน 10 รายการ ซึ่งรัฐบาลและผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญ โดยรัฐบาลควรใช้มาตรการทางด้านภาษี ได้แก่ การลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบ การชะลอการลดภาษีสินค้าเข้าของประเทศคู่แข่ง ส่วนผู้ประกอบการควรหาแนวทางลดราคาสินค้า และมีสินค้าอีก 28 รายการ ที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาต่ำ หรือมีมูลค่าการส่งออกเพียงเล็กน้อย รัฐบาลควรใช้มาตรการที่มีใช้อยู่ ได้แก่ การปรับปรุงขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร การจัดตั้งกองทุนสนับสนุนให้แก่ผู้ประกอบการ ส่วนผู้ประกอบการควรมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาดเชิงรับให้เป็นเชิงรุก เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

วีรพล นิธิชากร (2544) ได้ทำการศึกษาศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งศึกษาถึงโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยมุ่งเน้นในความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพ ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่ออุตสาหกรรม โดยเลือกศึกษาชิ้นส่วนยานยนต์ 2 ชนิด คือ ยางรถบรรทุก และ ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ กรอบความคิดที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขัน ได้ใช้ ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Revealed Comparative Advantage Index : RCA) ประกอบกับแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Model : CMS) ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทำการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองสมการถดถอยเชิงเส้นตรง ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยสามารถส่งออกยางรถบรรทุกและล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบได้เพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีสาเหตุสำคัญจากการที่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังไม่ได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกยางรถบรรทุก และ ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยน และผลผลิตมวลรวมของประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยน และประมาณการสะสมทุนในอุตสาหกรรมวงล้อรถยนต์ นอกจากนี้ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ได้แก่ ปัญหาแรงงาน ซึ่งมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่โรงงานอุตสาหกรรมต้องการ โดยบาง ตำแหน่งต้องการแรงงานที่มีความชำนาญและประสบการณ์ในการทำงาน ปัญหาเทคโนโลยี ในการผลิต ที่ต้องอาศัยการถ่ายทอดจากต่างประเทศ ในรูปของการร่วมทุนกับต่างประเทศ หรือจากการซื้อเทคโนโลยีการผลิต และวัตถุดิบ ที่ยังต้องอาศัยการนำเข้าซึ่งมี

การ เก็บภาษีนำเข้าวัตถุดิบในสัดส่วนที่สูง ทำให้ต้นทุนความสามารถในการแข่งขัน ทางด้านราคารวมทั้งราคาวัตถุดิบที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย (2547) ทำการศึกษาถึงผลจากการลดภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย เนื่องจากมันสำปะหลังเป็นพืชเศรษฐกิจชนิดหนึ่งที่ทำรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศในแต่ละปีได้เป็นจำนวนมาก โดยมีจีนเป็นตลาดส่งออกอันดับหนึ่ง การเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกของจีน ทำให้จีนต้องลดอัตราภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังให้กับไทยจากอัตราร้อยละ 10-30 ในปีพ.ศ. 2544 เหลืออัตราร้อยละ 5-20 ในปีพ.ศ. 2547 รวมถึงต้องลดหรือเลิกมาตรการกีดกันการนำเข้าที่มีโทษภัยด้วย ซึ่งจะส่งผลให้การนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยขยายตัวขึ้น วัตถุประสงค์ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ เพื่อศึกษาภาวะการผลิต การแปรรูป และการตลาดมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์ของไทย และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย รวมถึงผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนที่มีต่อมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ มันเส้นและมันอัดเม็ด และสตาร์ชทำจากมันสำปะหลัง ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งสองชนิดของจีนจากไทย ได้แก่ ราคานำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย ราคานำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากประเทศคู่แข่ง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวของจีน และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับจีน ส่วนผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนที่มีต่อมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยพบว่า เมื่อจีนลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับไทยแล้ว มูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งสองชนิดของจีนจากไทยระหว่างปี พ.ศ. 2545-2547 เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งสองชนิดของจีนจากไทยมีค่าสูง

พจนีย์ ประสิทธิ์เกตุ (2547) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือที่มีต่อการส่งออกปลาหมึกกระป๋องของไทย ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ความร่วมมือเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือหรือนาฟต้าถือเป็นกลุ่มเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการส่งออกของไทย โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา เนื่องจากเป็นตลาดใหญ่และสำคัญเป็นอันดับหนึ่งของไทย วัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เพื่อ

ศึกษาผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ ที่มีต่อการส่งออกปลาทูน่ากระป๋องของไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา โดยอาศัยเทคนิควิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา (Ordinary Least Square: OLS) และใช้โปรแกรมสำเร็จรูปประมาณค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์การนำเข้าปลาทูน่ากระป๋องของสหรัฐอเมริกาจากไทยต่อราคานำเข้าเมื่อรวมภavnนำเข้าโดยเปรียบเทียบ ในหมวดสินค้าที่สหรัฐอเมริกาจะยกเลิกภavnนำเข้าจากเม็กซิโกให้เหลือร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2547 จำนวน 5 หมวด ตามการแบ่งของระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized System) เพื่อใช้ในการคำนวณขนาดของผลกระทบ ผลการศึกษาสรุปได้ว่าการจัดตั้งข้อตกลงฯจะทำให้การส่งออกปลาทูน่ากระป๋องของไทยไปยังสหรัฐอเมริกาดลดลง โดยปลาทูน่ากระป๋องที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาโดยเปรียบเทียบดังกล่าวสูงมี 3 ชนิด ได้แก่ปลาทูน่าท้องแถบในน้ำมัน ปลาทูน่าครีบน้ำมัน และปลาทูน่าครีบน้ำมันปรุงแต่งรส ซึ่งมีค่าเท่ากับ -6.0562 -2.0669 และ -2.0330 ตามลำดับ ส่วนอีก 2 ชนิด ได้แก่ปลาทูน่าครีบน้ำมันปรุงแต่งรส และปลาทูน่าครีบน้ำมันไม่มีน้ำมัน มีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาโดยเปรียบเทียบดังกล่าวต่ำคือ -0.6141 และ -0.3992 ตามลำดับ แสดงว่าราคาไม่ค่อยมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้ากลุ่มนี้มากนัก โดยผลกระทบของข้อตกลงฯ จะทำให้ปริมาณการส่งออกปลาทูน่ากระป๋องรวมทั้ง 5 ชนิดดังกล่าวของไทยไปยังสหรัฐอเมริกาดลดลงเพียงร้อยละ 1.18 เนื่องจากการส่งออกปลาทูน่ากระป๋องดังกล่าวมีปริมาณค่อนข้างน้อยโดยแยกเป็นปลาทูน่าครีบน้ำมันปรุงแต่งรส ร้อยละ 0.62 ปลาทูน่าครีบน้ำมันปรุงแต่งรส ร้อยละ 0.42 ปลาทูน่าครีบน้ำมันไม่มีน้ำมัน ร้อยละ 0.07 ปลาทูน่าครีบน้ำมันไม่มีน้ำมัน ร้อยละ 0.04 และปลาทูน่าท้องแถบในน้ำมัน ร้อยละ 0.03 ดังนั้นการส่งเสริมให้ไทยสามารถขยายการส่งออกปลาทูน่ากระป๋องไปยังตลาดสหรัฐอเมริกาได้นั้น จึงควรเน้นการลดต้นทุนการผลิตสำหรับสินค้าที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าโดยเปรียบเทียบสูง ส่วนกลุ่มสินค้าที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าโดยเปรียบเทียบต่ำ ควรเน้นการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เพื่อที่จะให้สามารถแข่งขันในระยะยาวได้ รวมทั้งพยายามหาตลาดใหม่เพื่อชดเชยปริมาณการส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาที่ลดลง

สุกัญญา อินทโชติ (2548) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนต่อการส่งออกสิ่งทอของไทยไปประเทศอาเซียน เพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมสิ่งทอไทย และผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการส่งออกสิ่งทอไทยไปประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยทำการศึกษาผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ที่มีต่อการส่งออกสินค้าสิ่งทอของไทยไปยังประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งผลการศึกษา

พบว่า ในการเจรจาเกี่ยวกับข้อตกลงของอาเซียน ประเทศไทยจึงควรพิจารณาปรับลดอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตสิ่งทอ เพื่อให้ต้นทุนการผลิตสิ่งทอไทยลดลงและสามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในอาเซียนได้ และรัฐบาลยังควรพิจารณาปรับปรุงค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม นอกจากนี้ในปัจจุบันประเทศไทยสูญเสียความได้เปรียบในด้านอัตราค่าจ้างแรงงาน ดังนั้นภาครัฐควรร่วมกับภาคเอกชนเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงาน และปรับเปลี่ยนการผลิตไปสู่การใช้เทคโนโลยีในระดับที่สูงขึ้น และยกระดับสินค้าให้มีคุณภาพมากขึ้น

โดยสรุป การศึกษาครั้งนี้จะนำผลงานวิจัยของแต่ละท่านมาประยุกต์ใช้ กล่าวคือ จากการศึกษาผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย จะนำเอาแนวคิดของ ธวัช ฉานวัฒนะ (2541) ที่กล่าวว่า ผลของการลดภาษีในเขตการค้าเสรีอาเซียน ส่งผลให้การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทยเพิ่มขึ้น ควบคู่กับการศึกษาของพจนีย์ ประสิทธิ์เกตุ (2547) ที่กล่าวว่า การจัดตั้งข้อตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือจะทำให้การส่งออกปลาทูน่ากระป๋องของไทยไปยังสหรัฐอเมริกาลดลง รวมถึงการศึกษาของ จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย (2547) และ สุกัญญา อินทโชติ (2548) เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรี ถึงทั้งได้นำการศึกษาของพันธุริยา บรรจงชีพ (2538) ที่ศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ และการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ควบคู่กับการศึกษาของประดามภรณ์ รักจิตธรรม (2539) และวีรพล นิธิชากร (2544) ที่ศึกษาถึงผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรม นโยบายการค้าเสรีที่มีต่อชิ้นส่วนยานยนต์ และการศึกษาโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย มาเป็นแนวทางในการศึกษาถึงพัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษาตรวจสอบเอกสารข้างต้น จึงได้ใช้ทฤษฎีอุปสงค์มากำหนดตัวแปร เพื่อนำมาสร้างแบบจำลองในการหาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ซึ่งสามารถกำหนดตัวแปรได้ว่า ปัจจัยทางด้านการตลาด ได้แก่ ตัวแปรราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ผลกระทบมวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ ปัจจัยทางด้านต้นทุนค่าใช้จ่าย ได้แก่ ปัจจัยอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ปัจจัยทางด้านสิ่งจูงใจสำหรับการส่งออก ได้แก่ ตัวแปรหุ่นที่แสดงถึงการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่าง

ไทยและอินเดีย เนื่องจากส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดันภาษี ซึ่งจากตัวแปรที่ผ่านการสังเคราะห์ข้างต้น สามารถนำมาสร้างแบบจำลองสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Model) โดยทำการประมาณค่าอุปสงค์เพื่อการส่งออกได้ดังนี้

$$\log Q_i = f(\log P_i, \log GDP, \log EX, TAX, D, D * \log P_i, D * \log GDP, D * \log EX)$$

กำหนดให้

Q_i	หมายถึง	ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย (หน่วย)
P_i	หมายถึง	ราคาส่งออก (f.o.b) ชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปประเทศอินเดีย(บาท/หน่วย)
GDP_i	หมายถึง	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ปี พ.ศ. 2542 (รูป)
EX	หมายถึง	อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป)
TAX	หมายถึง	อัตรานำเข้าปกติ และ อัตรากำไยได้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียในการส่งชิ้นส่วนยานยนต์ไทยไปอินเดีย
D	หมายถึง	ตัวแปรดัมมี่แทนการเปิดเขตการค้าเสรี
D = 0	หมายถึง	ช่วงก่อนเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดียในไตรมาสแรกของปีพ.ศ. 2544 จนถึงไตรมาสที่สามของปีพ.ศ.2547
D = 1	หมายถึง	ช่วงหลังจากเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียในไตรมาส

สุดท้ายของปีพ.ศ. 2547 จนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี
พ.ศ.2548

$D \cdot \log P_i$	หมายถึง	Slope Dummy Variables โดยกำหนดให้ $D \cdot \log P = 0$ ในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ.2544 ถึง ไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. 2547 $D \cdot \log P = \log P$ ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ. 2547 จนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ.2548
$D \cdot \log GDP_i$	หมายถึง	Slope Dummy Variables โดยกำหนดให้ $D \cdot \log GDP = 0$ ในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ.2544 ถึงไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. 2547 $D \cdot \log GDP = \log GDP$ ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ.2547 จนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ.2548
$D \cdot \log EX$	หมายถึง	Slope Dummy Variables โดยกำหนดให้ $D \cdot \log EX = 0$ ในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ.2544 ถึงไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. 2547 $D \cdot \log EX = \log EX$ ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ.2547 จนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ.2548
i	หมายถึง	ของอื่นๆทำด้วยหลอดเหล็กหรือหลอดเหล็กกล้า, ส่วนประกอบรถยนต์ใช้กับรถยนต์สันดาป ภายในแบบลูกสูบ, เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสง สว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้, อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ

โดยจะศึกษาถึงสมการปริมาณการส่งออก ขึ้นส่วนยานยนต์จากไทยไปอินเดีย โดยอาศัย
ความสัมพันธ์จากการศึกษาสมการถดถอยรูปแบบ log linear ดังนี้

$$\begin{aligned}\log Q_i = & a_0 + a_1 \log P_i + a_2 \log GDP_i + a_3 \log EX + a_4 TAX + a_5 D + a_6 D * \log P_i \\ & + a_7 D * \log GDP_i + a_8 D * \log EX + \varepsilon_i\end{aligned}$$

กำหนดให้

a_0	หมายถึง	ค่าคงที่
a_1	หมายถึง	ค่าความยืดหยุ่นที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อื่นเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของ P_i
a_2	หมายถึง	ค่าความยืดหยุ่นที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อื่นเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของ GDP_i
a_3	หมายถึง	ค่าความยืดหยุ่นที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อื่นเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของ EX
a_4	หมายถึง	ค่าสัมประสิทธิ์ที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อื่นเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของ TAX
a_5	หมายถึง	ค่าความยืดหยุ่นที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์มูลค่าอื่นเนื่องมาจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย
a_6	หมายถึง	ค่าสัมประสิทธิ์ผลกระทบของราคาสินค้าชิ้นส่วนยาน

ยนต์ที่ทำการศึกษา ที่มีต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ เมื่อมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

a_7	หมายถึง	ค่าสัมประสิทธิ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ ที่มีต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ เมื่อมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย
a_8	หมายถึง	ค่าสัมประสิทธิ์อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ที่มีต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ เมื่อมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย
ε_i	หมายถึง	ค่าความคลาดเคลื่อน (Error Term)

ซึ่งผลการวิเคราะห์จะพิจารณาจากค่า $R^2, \bar{R}^2$, ค่า t-statistic , ค่า F-statistic และค่า Durbin-Watson ดังนี้

ค่า R^2 (Coefficient of Determination) เป็นค่าที่ใช้อธิบายว่า สมการที่สร้างขึ้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลเพียงใด

ค่า $\bar{R}^2$ (Adjusted Coefficient of Determination) เป็นค่าที่ใช้อธิบายว่า สมการที่สร้างขึ้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลเพียงใดเช่นกัน การใช้ค่า $\bar{R}^2$ นี้ เพื่อลดปัญหาการที่ค่า R^2 จะเพิ่มขึ้น เมื่อมีการเพิ่มตัวแปรอิสระเข้าไปในสมการ เนื่องจากการเพิ่มตัวแปรอิสระเข้าไปจะทำให้ค่า R^2 มีค่าสูง ทั้ง ๆ ที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ค่า t-statistic เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบความสัมพันธ์ หรือความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกันของตัวแปรตาม กับตัวแปรอิสระแต่ละตัวในสมการ

ค่า F-statistic เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบความสัมพันธ์ หรือความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกันของตัวแปรตาม กับชุดของตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการ

ค่า Durbin – Watson (D.W.) เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบว่าสมการที่สร้างขึ้นเกิดปัญหา Serial Correlation หรือ Autocorrelation หรือไม่ ซึ่งเป็นสภาพที่ค่าความผิดพลาด (Error Term) เกิดความสัมพันธ์กันในแต่ละกลุ่มของตัวแปรอิสระ

สมมติฐานแบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย

ข้อสมมติฐานในการศึกษาสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปอินเดีย ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย มีสมมติฐานดังนี้

1. ราคาส่งออก (f.o.b) ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษาคาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย ตามกฎของอุปสงค์ กล่าวคือ ถ้าราคาส่งออก (f.o.b) ชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดียปรับตัวด้วยดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศอินเดียลดลง ปริมาณการส่งออกจะเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาส่งออก (f.o.b) ชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปประเทศอินเดียปรับตัวด้วยดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศอินเดียเพิ่มขึ้น ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์จะลดลง สามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$\frac{\partial Q_i}{\partial P_i} < 0$$

2. ผลผลิตขั้นมูลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ ปี พ.ศ. 2542 มีหน่วยเป็นรูปี คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย กล่าวคือ ถ้าผลผลิตขั้นมูลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่สูงขึ้น ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดียจะเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าผลผลิตขั้นมูลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ลดลง ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดียจะลดลง เช่นเดียวกันซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$\frac{\partial Q_i}{\partial GDP_i} > 0$$

3. อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย กล่าวคือ ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) สูงขึ้น ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดียจะเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) ลดลง ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดียจะลดลง เช่นเดียวกัน ซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$\frac{\partial Q_i}{\partial EX_i} > 0$$

4. ปริมาณการส่งออกจะขึ้นอยู่กับอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ของประเทศอินเดีย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยอัตราภาษีนำเข้า จะทำให้ปริมาณสินค้าที่ส่งออกเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือ การเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีนำเข้าของสินค้าจะทำให้ปริมาณชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยที่ส่งออกลดลง

$$\frac{\partial Q_i}{\partial TAX} < 0$$

5. ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ไปยังประเทศอินเดีย หากค่ายืดหยุ่นมีค่ามากกว่า 1 ($E > 1$) ตามทฤษฎี เมื่อปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้รายได้รวมจากการส่งออกเพิ่มขึ้น แต่ในทางตรงกันข้าม หากค่าความยืดหยุ่นมีค่าน้อยกว่า 1 ($E < 1$) เมื่อปริมาณการส่งออกเพิ่มจะส่งผลให้รายได้รวมจากการส่งออกลดลง

บทที่ 3

กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย

ความเป็นมาของเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

เมื่อเดือนพฤศจิกายนพ.ศ. 2544 ประเทศไทยและอินเดียเห็นพ้องต้องกันให้ขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนต่อกัน จึงได้ตั้งคณะทำงานร่วม (Joint Working Group : JWG) ขึ้น โดยจัดให้มีการประชุมเมื่อวันที่ 12-13 เมษายน พ.ศ. 2545 ที่ New Delhi ของประเทศอินเดียเป็นครั้งแรก และประชุมต่อเนื่องมาจนกระทั่งในที่สุดเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ได้บรรลุข้อตกลงเป็น “กรอบโครงการก่อตั้งความตกลง FTA ไทย- อินเดีย” (Framework Agreement for Establishment Free Trade Area Between The Kingdom of Thailand and The Republic of India) รวมทั้งสิ้น 14 มาตรา ซึ่งประกอบด้วยอารัมภบท (Preamble) วัตถุประสงค์ (Objectives) มาตรการเพื่อครอบคลุมเขตการค้าเสรี (Measures for comprehensive FTA) การค้าสินค้า (Trade in Goods) การค้าบริการ (Trade in Services) การลงทุน (Investment) เรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (Other areas of economic cooperations) รายการผลิตภัณฑ์ที่จะเร่งลดภาษีทันทีก่อน (Early Harvest Scheme: EHS) กำหนดเวลาของการดำเนินการ (Timeframes) ข้อยกเว้นทั่วไป (General exceptions) กลไกการระงับข้อพิพาท (Dispute settlement mechanism) บทบัญญัติชั่วคราว (Miscellaneous provisions) ช่วงเวลาของข้อตกลงและการเลิกข้อตกลง (Duration and termination of the Agreement) และการบังคับใช้ (Entry into force)

กรอบความตกลงฯ กำหนดให้มีการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งในรูปของภาษี (Tariff Barrier) และที่ไม่มีภาษี (Non-tariff Barrier) โดยเริ่มต้นจากการลดภาษีให้เหลือ 0 % ภายในปี พ.ศ. 2549 ในสินค้าเร่งลดภาษี Early Harvest Scheme (EHS) จำนวน 84 รายการ (ต่อมาลดเหลือเพียง 82 รายการ) และค่อย ๆ ทอยลดอัตราภาษีในสินค้ารายการอื่น ๆ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548) นอกเหนือจาก EHS รวมทั้งลดข้อกีดกันอื่นที่มีใช้ภายในปี พ.ศ. 2553 ตลอดจนตกลงเจรจาต่อไป เพื่อให้มีการตกลงเปิดเสรีด้านการค้าบริการ และการลงทุนในสาขาที่มีความพร้อมก่อนและที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ร่วมกัน

ก่อนลงนามในกรอบความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนั้น ได้มีการศึกษาร่วมกันของประเทศไทยและอินเดียถึงความเป็นไปได้และผลกระทบของข้อตกลง ๑ ที่อาจมีต่อประเทศทั้งสอง โดยนักวิชาการร่วมไทย-อินเดีย ได้ใช้ CGE Model ทำการวิเคราะห์และวัดผลของศักยภาพ การขยายตัวทางการค้า การเอื้อหนุนซึ่งกันและกัน ความคล้ายคลึงกันของการผลิต การค้าภายในแต่ละอุตสาหกรรม ต้นทุนของการไม่ร่วมมือกัน การสูญเสียรายได้ภายใต้หลักการของการค้าเสรี ศักยภาพของการค้าบริการ และความเป็นไปได้ในการขยายการลงทุน

ผลการศึกษาได้ข้อสรุปว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย มีความเป็นไปได้สูง และผลของความตกลง ๑ น่าจะส่งผลกระทบต่อประเทศทั้งสองในทางบวก แม้ว่ามูลค่าการค้าของไทยและอินเดียจะยังคงอยู่ในระดับต่ำ และมีโครงสร้างการผลิตสินค้าที่แตกต่างกันน้อยมากก็ตาม กล่าวคือจะเป็นประโยชน์เกื้อหนุนซึ่งกันและกัน และความตกลงฯ จะช่วยเพิ่มช่องทางการเข้าสู่ตลาด เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน การนำเข้าสินค้าจะถูกลด ช่วยส่งเสริมการผลิต และศักยภาพการค้าในกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ เชื่อว่าอุตสาหกรรมในประเทศจะไม่ได้รับผลกระทบมากนักในส่วนของการแข่งขันทางการค้า และจะไม่ทำให้การเก็บรายได้จากภาษีศุลกากรลดลง ขณะเดียวกันความร่วมมือของทั้งสองประเทศจะเป็นการขยายความร่วมมือทางการค้าในอีกหลายสาขา เช่น การประมง การเงิน การธนาคาร การท่องเที่ยว การก่อสร้าง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การสื่อสาร เทคโนโลยี และเทคโนโลยีชีวภาพ ฯลฯ ดังนั้น จึงได้เสนอแนะว่าควรจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียได้

ผลการศึกษาดังกล่าวทำให้มีการเจรจาเพื่อจัดตั้งความตกลง FTA ไทย-อินเดียขึ้น และได้มีการเจรจาต่อเนื่องมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน เพื่อกำหนดรายละเอียดของรายการสินค้าและบริการที่จะต้องลดข้อกีดกันทางการค้าต่อกัน และเชื่อว่าในที่สุดจะบรรลุผลเป็นประโยชน์ต่อทั้งประเทศไทยและอินเดีย รวมทั้งจะทำให้มูลค่าทางการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้น ช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ประสานข้อขัดแย้งทางการค้า ลดต้นทุน ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น เกิดการขยายตัวทางธุรกิจและธุรกิจมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลดีต่อตลาดแรงงาน เพิ่มรายได้ให้กับประเทศและคนในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น

อย่างไรก็ดี การเจรจาเกี่ยวกับเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศเป็นเรื่องละเอียดอ่อน และมีความสลับซับซ้อน ประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ประกอบกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศจะต้องกำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อ

ความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศตน ปัญหาเรื่องมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางภาษี (Tariff measures) หรือมาตรการอื่นที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff measures) ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญในการเจรจาในแต่ละรอบ

ด้วยเหตุนี้แม้ว่าการจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย น่าจะเป็นเรื่องที่ดีหากมีการดำเนินการและบรรลุผลตามเป้าหมายของความตกลงฯ แต่ประเด็นการค้าระหว่างประเทศเป็นเรื่องผลประโยชน์โดยรวมของประเทศชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์ปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้ การตลาดจะเป็นตัวนำการผลิต รูปแบบ การแข่งขันระหว่างประเทศจะขึ้นอยู่กับปัจจัยในทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Competitive advantage) การแยกส่วนกระบวนการผลิตเป็นขั้น ๆ โดยสอดคล้องกับแหล่งทรัพยากรภายนอกที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ตามความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Slicing up of the value change) และโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่ก้าวหน้า เช่น การพัฒนา Logistic management เป็นต้น

นอกจากนี้ในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศมีประเด็นเกี่ยวโยงกันหลายด้าน ทั้งในด้านการบริหารธุรกิจ เศรษฐกิจ การพัฒนา กฎหมายภายในและระหว่างประเทศ และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลายมิติ ทั้งมิติด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งด้านการบริหารธุรกิจด้วย

ดังนั้นการเจรจาเพื่อดำเนินการตามกรอบความตกลง FTA จึงเป็นเรื่องใหญ่และสำคัญอันส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างมาก ในการเจรจาต่อรองกันจึงต้องใช้ความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อตัดสินใจทางเลือกว่าจะตกลงยอมตามกันในเรื่องใดประเด็นบ้าง จำเป็นอย่างมากที่จะต้องมามีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเจรจา เพื่อให้ได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการเจรจาได้อย่างครบถ้วนแท้จริง ขณะเดียวกันก็ต้องมีการประสานความร่วมมือกันของภาครัฐและภาคเอกชนในการสร้างเครือข่ายความรู้ เพื่อสร้างข้อมูลส่งผ่านถึงกันและก่อประโยชน์ต่อการค้า และการลงทุนให้มากที่สุด และเพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุด

กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย

ประเทศไทยและอินเดีย ได้กำหนดหัวข้อการเจรจากรอบความตกลงเขตการค้าเสรีไว้ 5 ประการ ซึ่งคณะเจรจาของทั้งสองฝ่ายจะได้หารือ เสร็จจากแลกเปลี่ยนการเปิดเสรีให้เป็นไปตามกรอบที่ได้วางไว้ ดังนี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2547)

การค้าสินค้า เพื่อต้องการจัดมาตรการปกป้องด้านภาษีและที่มิใช่ภาษี (NTB) ให้ครอบคลุมทุกสินค้า โดยกำหนดเป้าหมายเป็นเขตการค้าเสรีในปี ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553)

การค้าบริการ โดยกำหนดให้ทยอยเปิดเสรีในสาขาที่มีความพร้อมก่อน และกำหนดจะเจรจาเสร็จสิ้นภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549

การลงทุน โดยกำหนดกฎเกณฑ์ที่กระตุ้นการค้าและการลงทุนระหว่างกัน

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เพื่อต้องการแสวงหาความร่วมมือใหม่ ๆ และสร้างกลไกในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้น เช่น ด้านการประมง ICT เทคโนโลยีชีวภาพ การท่องเที่ยว และสาธารณสุข

มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร และการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมกันในด้านมาตรฐานและการตรวจสอบมาตรฐาน (Mutual Recognition Arrangement: MRA)

ตามกรอบความตกลงฯ ดังกล่าวในขั้นแรกประเทศไทยและอินเดียได้ตกลงที่จะยกเว้นภาษีในรายการสินค้าแรงลดภาษี จำนวน 82 รายการ ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2547 ถึงวันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2549 โดยเริ่มทยอยลดภาษีลงจากอัตราภาษีฐาน ณ วันที่ 1 มกราคม ปีพ.ศ. 2547 โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปี พ.ศ. 2547 (ตารางที่ 5)

สำหรับรายการสินค้าที่เหลืออีกห้าพันกว่ารายการ จะมีการเจรจาเพื่อกำหนดรูปแบบการลดภาษีและการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2553 ทั้งนี้จะมีสินค้าจำนวนหนึ่งที่ทั้งสองฝ่ายจะสงวนการลดภาษีไว้ เนื่องจากเป็นรายการสินค้าอ่อนไหว และยังไม่พร้อมที่จะเปิดตลาดให้แก่กัน

ตารางที่ 5 รูปแบบการลดอัตราภาษีของรายการสินค้าเร่งลดภาษีภายใต้กรอบ FTA ไทย- อินเดีย

ระยะเวลาการลดภาษี	อัตราลดร้อยละของอัตราภาษี ฐาน ณ วันที่ 1 มกราคม ปีพ.ศ. 2547
ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปี พ.ศ. 2547	50
ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายนปี พ.ศ. 2548 ถึง วันที่ 31 สิงหาคม ปีพ.ศ. 2549	75
ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2549	100

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2547)

ซึ่งทำทีของประเทศอินเดียมีแนวโน้มที่จะสงวนการลดอัตราภาษีในรายการสินค้าอ่อนไหว จำนวนมาก ประเทศอินเดียมีอัตราภาษีเฉลี่ยประมาณร้อยละ 42 (ปีพ.ศ. 2548) ซึ่งสูงกว่าอัตราภาษีเฉลี่ยของประเทศไทยประมาณร้อยละ 19 (ปีพ.ศ. 2548) เนื่องจากประเทศอินเดียต้องการปกป้องตลาดภายใน และผู้ผลิตภายในประเทศของตนที่ยังไม่พร้อมที่จะแข่งขัน ซึ่งการที่มีรายการสินค้าอ่อนไหวจำนวนมาก จะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการค้าระหว่างกัน เพราะทั้งสองประเทศมีแนวโน้มที่จะนำสินค้าที่มีมูลค่าการค้าสูง ๆ มาจัดอยู่ในกลุ่มสินค้าอ่อนไหว จึงทำให้ทั้งสองประเทศนำสินค้าที่ไม่ค่อยมีการค้ามาลดอัตราภาษีให้แก่กัน การจัดทำเขตการค้าเสรีที่เกิดขึ้นก็ไม่สามารถขยายตลาดการค้าระหว่างกันได้ ประกอบกับประเทศอินเดียมีท่าที่ไม่ยอมลดอัตราภาษีในรายการสินค้าทั่วไปลงเหลือร้อยละ 0 ทั้งหมด แต่ต้องการให้มีสินค้าจำนวนหนึ่งคงอัตราภาษีไว้ ซึ่งแตกต่างจากการจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทย-ออสเตรเลีย ไทย-นิวซีแลนด์ และอาเซียน-จีน จากที่ผ่านมาการจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าต่าง ๆ จะตกลงให้รายการสินค้าทั่วไปต้องลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ 0 โดยมีระยะเวลาที่ลดอัตราภาษีต่างกัน

ดังนั้นการเจรจาเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย ประเทศไทยจะต้องมีท่าทีในเชิงรุกให้ประเทศอินเดียเปิดตลาดสินค้าให้ครอบคลุมสินค้าส่วนใหญ่ (Substantial Trade) เพื่อให้มีรายการสินค้าที่ต้องลดอัตราภาษีเหลือร้อยละ 0 ให้มากที่สุด เพื่อให้ประเทศไทยและอินเดียได้รับผลประโยชน์จากการขยายตลาดการค้าระหว่างกัน ในขณะเดียวกันหน่วยงานภาครัฐบาลของไทย จะต้องเตรียมท่าทีในรายการสินค้าที่ไทยพร้อมที่จะเปิดตลาดและรายการสินค้าที่จะต้องสงวนไว้เพื่อใช้เป็นท่าทีในการเจรจากับประเทศอินเดีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของประเทศไทย

สำหรับการลดอัตราภาษีในรายการสินค้าจำนวน 82 รายการ (ตารางที่ 6) ซึ่งในขณะนี้ ประเทศไทยและอินเดียต่างได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ในการขยายการค้าระหว่างกัน ในรายการสินค้าจำนวน 82 รายการ ซึ่งข้อดีของการเร่งลดอัตราภาษีในรายการสินค้าดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้ผู้นำเข้าและส่งออกของทั้งสองประเทศ ได้มีโอกาสเรียนรู้ประสบการณ์การค้าระหว่างกัน เนื่องจากเมื่อพิจารณามูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและอินเดียในอดีตที่ผ่านมาจะพบว่า มีมูลค่าการค้าระหว่างกันที่ต่ำ และทั้งสองประเทศต่างไม่ใช่ประเทศคู่ค้าที่สำคัญของกันและกัน ดังนั้นภาครัฐบาลของทั้งสองฝ่าย จะต้องส่งเสริมการค้าระหว่างกันให้มากขึ้น โดยเฉพาะการเจรจาในเรื่องการลดอุปสรรคทางการค้าต่าง ๆ ระหว่างกัน เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้เกิดผลขึ้นโดยเร็ว ก่อนที่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดียจะเสร็จสมบูรณ์ในอนาคต

ปัจจุบันการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและอินเดีย สำหรับสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษี ทั้ง 82 รายการข้างต้นนี้มีมูลค่า 136.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2546 หรือคิดเป็นร้อยละ 9 ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมด โดยประเทศไทยได้ดูแลการค้าในสินค้าทั้ง 82 รายการประมาณปีละ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากประเทศไทยมีการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ ข้าวสาลี และเครื่องจักรกลจากประเทศอินเดีย ในขณะที่ประเทศอินเดียนำเข้าสินค้า เมล็ดพลาสติก เครื่องปรับอากาศ ชิ้นส่วนยานยนต์ และเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์จากไทย และนอกจากนี้ยังพบว่าสินค้าในกลุ่มเครื่องรับโทรทัศน์สี ส่วนประกอบเครื่องยนต์และวงจรพิมพ์ เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศอินเดียนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากในปี พ.ศ. 2547 ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการของไทย อาจพิจารณานำเข้าสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตจากประเทศอินเดีย เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก โดยสินค้าวัตถุดิบสำคัญที่มีการลดภาษีในสินค้ากลุ่มเร่งลดภาษี ได้แก่ วัตถุดิบด้านประมงจากมหาสมุทรอินเดีย เครื่องเพชรพลอย และ เหล็กและเหล็กกล้า

ประโยชน์ที่ไทยได้รับจากกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย

ประเทศไทยและประเทศอินเดียเริ่มลดภาษีสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษี (Early Harvest Products: EHPs) ระหว่างกันจำนวน 82 รายการ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2547 ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย (FTA ไทย-อินเดีย) สำหรับความคืบหน้าล่าสุด ประเทศไทยและอินเดียอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อลดภาษีสินค้าระหว่างกันลงอีกกว่า 5,000 รายการ รวมถึงการเจรจาในประเด็นอื่นๆ อาทิ การค้าบริการ การลงทุน และการอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 6 รายการสินค้าเร่งลดภาษี (Early Harvest Scheme: EHS) ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
1	080450	- เฉพาะมังคุดสดและ มะม่วงสด	- ex. Fresh mangosteens, mangoes	kg.	40	33.50	30
2	080610	- สด	- Fresh	kg.	30	25.00	40
3	080810	- แอปเปิ้ล	- Apples	kg.	10	3.00	50
4	081060	- ทุเรียน	- Durians	kg.	30	25.00	30
5	081090	- เฉพาะเงาะ ลำไย และทับทิม	- ex. Fresh rambutans, longans, pomegranates	kg.	40	33.50	30
6	100110	- ข้าวสาลี durum	- Durum wheat	kg.	0	0.10	100
7	100190	- อื่น ๆ	- Other	kg.	0	0.10	100
8	160411	- - ปลาแซลมอน	- - Salmon	kg.	20	65.00	30
9	160413	- - ปลาซาร์ดีน ปลา ซาร์ดีนลล่าและปลา บริสลิง หรือปลา แปรต	- - Sardines, sardinella and brisling or sprats	kg.	30	100.00	30
10	160415	- - ปลาแมกเคอเรล	- - Mackerel	kg.	30	100.00	30
11	160510	- ปู	- Crab	-	20	-	30
12	250100	เกลือ (รวมถึงเกลือ ป่นสำหรับ รับประทานและเกลือ แปรรูป)	Salt (including table salt and denatured salt).	Kg.	10	1.85	25
13	261000	สินแร่และหัวแร่ โครเมียม	Chromium ores and concentrates.	-	1	-	5

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
14	281119	- - อื่น ๆ	- - Other	-	1	-	25
15	281820	- อะลูมิเนียมออกไซด์ นอกจากคอรันดัมประดิษฐ์	- Aluminium oxide, other than artificial corundum	-	1	-	25
16	281830	- อะลูมิเนียมไฮดรอกไซด์	- Aluminium hydroxide	-	1	-	25
17	291739	- - อื่น ๆ	- - Other	-	5	-	25
18	390690	- อื่น ๆ	- Other	kg.	20	4.00	25
19	390710	- โพลีอะซีทัล	- Polyacetals	kg.	20	4.00	25
20	390730	- อีพอกไซด์เรซิน	- Epoxide resins	kg.	20	4.00	25
21	390740	- โพลีคาร์บอเนต	- Polycarbonates	kg.	20	4.00	25
22	390799	- - อื่น ๆ	- - Other	kg.	20	4.00	25
23	390810	- โพลีเอไมด์-6 โพลีเอไมด์-11 โพลีเอไมด์-12 โพลีเอไมด์-6, 6 โพลีเอไมด์-6, 9 โพลีเอไมด์-6, 10 หรือ โพลีเอไมด์-6, 12	- Polyamide-6, -11, -12, -6,6, -6,9 -6,10, or -6,12	kg.	20	4.00	25
24	390890	- อื่น ๆ	- Other	kg.	20	4.00	25
25	390950	- โพลียูรีเทน	- Polyurethanes	kg.	20	4.00	25
26	391990	- อื่น ๆ	- Other	kg.	30	7.00	25
27	441219	- - อื่น ๆ	- - Other	-	12.5	-	25
28	710310	- ไม้ได้ตกแต่งหรือเพียงแต่เลื่อยหรือทำเป็นรูปทรงหยาบ ๆ	- Unworked or simply sawn or roughly shaped	-	0	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
29	710490	- อื่น ๆ	- Other	-	0	-	25
30	710510	- ของเพชร	- Of diamonds	-	1	-	25
31	711319	- - ทำด้วยโลหะมีค่า อื่น ๆ จะชุบหรือหุ้ม ติดด้วยโลหะมีค่า	- - Of other precious metal, whether or not plated or clad with precious metal	-	20	-	25
32	720150	- เหล็กถลุงเจือ รวมทั้งเหล็กสปีเกล	- Alloy pig iron; Spiegeleisen	-	1	-	25
33	720711	- - มีภาคตัดขวางเป็น รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (รวมถึงสี่เหลี่ยม จัตุรัส) และ มีความ กว้างวัดได้น้อยกว่า 2 เท่าของความหนา	- - Of rectangular (including square) cross-section, the width measuring less than twice the thickness	-	1	-	40
34	720719	- - อื่น ๆ	- - Other	-	1	-	40
35	7226191	- - - ไม่ได้ทำมากไป กว่ารีดร้อน	- - - Not further worked than hot- rolled	-	1	-	40
	7226199	- - - อื่น ๆ	- - - Other	-	1	-	40
36	722990	- อื่น ๆ	- Other	kg.	15	0.50	40
37	730792	- - ข้องอและปลอก เลื่อน ที่มีเกลียวนอก	- - Threaded elbows, bends and sleeves	kg.	15	0.50	25
38	732020	- สปริงขดแบบก้น หอย	- Helical springs	-	15	-	25
39	732690	- อื่น ๆ	- Other	-	15	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
40	760110	- อะลูมิเนียมไม่เจือ	- Aluminium, not alloyed	-	1	-	15
41	760120	- อะลูมิเนียมเจือ	- Aluminium alloys	-	1	-	15
42	840490	- ส่วนประกอบ	- Parts	-	5	-	25
43	840991	- - เหมาะสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ	- - Suitable for use solely or principally with spark-ignition internal combustion engines	-	15	-	25
44	841360	- เครื่องสูบบแบบลูกสูบหมุนอื่น ๆ	- Other rotary positive displacement pumps	-	3	-	25
45	841381	- - เครื่องสูบ	- - Pumps	-	1	-	25
46	841451	- - พัดลมแบบตั้งโต๊ะตั้งพื้น ติดผนัง ติดหน้าต่าง ติดเพดาน หรือติดหลังคาที่มีมอเตอร์ไฟฟ้าในตัว ซึ่งให้กำลังไม่เกิน 125 วัตต์	- - Table, floor, wall, window, ceiling or roof fans, with a self-contained electric motor of an output not exceeding 125 W	-	20	-	25
47	841459	- - อื่น ๆ	- - Other	-	15	-	25
48	841490	- ส่วนประกอบ	- Parts	-	15	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
49	841510	- แบบติดหน้าต่าง หรือติดผนังที่มี ส่วนประกอบ สมบูรณ์ในตัวหรือ เป็น "ระบบแยก ส่วน"	- Window or wall types, self- contained or "split-system"	-	30	-	25
50	841821	- - แบบคอมเพรสชัน	- - Compression- type	-	30	-	25
51	8419901	- - - ของเครื่องมือกล ไฟฟ้าสำหรับใช้งาน ด้วยมือที่มีมอเตอร์ ไฟฟ้าในตัว	- - - Of electro- mechanical tools for working in the hands with self- contained electric motor	-	1	-	25
	8419909	- - - อื่น ๆ	- - - Other	-	1	-	25
52	842199	- - อื่น ๆ	- - Other	-	5	-	25
53	842390	- ต้มน้ำหนักทุกชนิด ของเครื่องชั่ง รวมทั้ง ส่วนประกอบของ เครื่องชั่ง	- Weighing machine weights of all kinds; parts of weighing machinery	-	1	-	25
54	842549	- - อื่น ๆ	- - Other	-	5	-	25
55	843221	- - เครื่องคราดแบบ จาน	- - Disc harrows	-	5	-	25
56	843780	- เครื่องจักรอื่น ๆ	- Other machinery	-	5	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
57	844820	- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องจักรตามประเภทที่ 84.44 หรือของเครื่องจักรที่เป็นเครื่องช่วยของเครื่องดังกล่าว	- Parts and accessories of machines of heading 84.44 or of their auxiliary machinery	-	1	-	25
58	844833	-- แกนปั่นด้าย สปินเคิลฟลายเออร์ แหวนปั่นด้ายและแหวนส่งด้าย	-- Spindles, spindle flyers, spinning rings and ring travellers	-	1	-	25
59	847141	-- อย่างน้อยต้องมีหน่วยประมวลผลกลาง หน่วยรับเข้าและหน่วยส่งออก รวมอยู่ในเรือนเดียวกัน จะประกอบรวมกันหรือไม่ก็ตาม	-- Comprising in the same housing at least a central processing unit and an input and output unit, whether or not combined	-	0	-	15
60	847190	- อื่น ๆ	- Other	-	0	-	15
61	847290	- อื่น ๆ	- Other	-	15	-	25
62	847751	-- สำหรับหล่อแบบหรือหล่อดอกใหม่ ของยางนอกชนิดอัดลม หรือสำหรับหล่อแบบยางในหรือขึ้นรูปยางในโดยวิธีอื่น	-- For moulding or retreading pneumatic tyres or for moulding or otherwise forming inner tubes	-	5	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
63	847989	- - อื่น ๆ	- - Other	-	1	-	25
64	847990	- ส่วนประกอบ	- Parts	-	1	-	25
65	848079	- - อื่น ๆ	- - Other	-	5	-	25
66	848180	- เครื่องใช้อื่น ๆ	- Other appliances	-	3	-	25
67	848210	- บอลล์เบริง	- Ball bearings	-	1	-	25
68	848350	- ล้อตุนแรงและพูล เลย์รวมถึงพูลเลย์ บล็อก	- Flywheels and pulleys, including pulley blocks	-	10	-	25
69	850431	- - ขนาดกำลังจ่ายไม่ เกิน 1 เควีเอ	- - Having a power handling capacity not exceeding 1 kVA	-	15	-	25
70	851220	- เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณ	- Other lighting or visual signalling equipment	-	15	-	25
71	851711	- - เครื่องโทรศัพท์ แบบใช้สายพร้อม ด้วยปากพูดหูฟัง (แฮนด์เซต) ไร้สาย	- - Line telephone sets with cordless handsets	-	10	-	15
72	851790	- ส่วนประกอบ	- Parts	-	3	-	15
73	852390	- อื่น ๆ	- Other	-	10	-	10
74	852812	- - สี	- - Colour	-	20	-	25

ตารางที่ 6 (ต่อ)

NO.	HS Code	Description	Description	UNIT	Thailand MFN (at 1 Jan. 04)		India Duty Rates
					Applied	Specific	Basic
75	8529101	--- สำหรับใช้กับ เครื่องส่งหรือ เครื่องรับวิทยุโทรเลข หรือวิทยุโทรศัพท์ เครื่องส่ง วิทยุกระจายเสียง หรือเครื่องส่ง โทรทัศน์	--- For use with transmission apparatus or reception apparatus for radio-telegraphy, radio-telephony, radio-broadcasting or television	-	1	-	25
	8529102	--- สำหรับใช้กับ เครื่องรับ วิทยุกระจายเสียง หรือเครื่องรับ โทรทัศน์	--- For use with radio-broadcast receivers or television	-	15	-	25
	8529109	--- อื่น ๆ	--- Other	-	1	-	25
76	853400	วงจรพิมพ์	Printed circuits	-	10	-	15
77	854011	- สี	- Colour	-	0	-	25
78	870840	- กระปุกเกียร์	- Gear boxes	-	30	-	25
79	903289	- อื่น ๆ	- Other	-	10	-	25
80	903290	- ส่วนประกอบและ อุปกรณ์ประกอบ	- Parts and accessories	-	10	-	25
81	910211	- มีหน้าปัดแบบ กลไก	- - With mechanical display only	-	5	-	25
82	940190	- ส่วนประกอบ	- Parts	-	10	-	25

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2547)

สะดวกทางการค้า เป็นต้น ทั้งนี้ ประโยชน์ที่ไทยได้รับจากกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียมีดังนี้ (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2548)

1. การขจัดอุปสรรคการส่งออกของไทยไปประเทศอินเดีย

ปี พ.ศ. 2546 ประเทศอินเดียเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 23 ของไทยไปทั่วโลก และเป็นตลาดส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชียใต้ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2542-2546) ประเทศไทยส่งออกไปประเทศอินเดียคิดเป็นมูลค่าเฉลี่ยราว 480 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และในช่วง 10 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ประเทศไทยส่งออกไปประเทศอินเดียเป็นมูลค่า 753 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 44 จากช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2546 เป็นที่น่าสังเกตว่า ปัจจุบันผู้ส่งออกของไทยหลายรายยังต้องเผชิญกับปัญหาในการส่งออกไปอินเดีย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขยายตลาด อย่างไรก็ตาม การที่ประเทศไทยและอินเดียตกลงเจรจาเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างกัน นับเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะใช้ช่องทางดังกล่าว ในการเจรจาเพื่อแก้ปัญหาที่ยังเป็นข้อจำกัดในการส่งออกไปประเทศอินเดีย สำหรับปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่ผู้ส่งออกไทยเผชิญอยู่ในปัจจุบันประมวลได้ดังนี้

มาตรการด้านภาษีศุลกากร

อินเดียเป็นประเทศที่จัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตราสูง และระบบการจัดเก็บค่อนข้างซับซ้อน สำหรับภาษีศุลกากรที่สำคัญของอินเดีย มีดังนี้

- Basic Custom Duty เป็นภาษีที่จัดเก็บตามระบบมาตรฐานสากล โดยเก็บจากสินค้านำเข้าในอัตราร้อยละ 5-20 แตกต่างกันตามประเภทของสินค้า และข้อตกลงที่ผูกพันไว้
- Surcharge (ค่าธรรมเนียมพิเศษ) เป็นอัตราภาษีที่อินเดียจัดเก็บเพิ่มจาก Basic Custom Duty สำหรับสินค้านำเข้าทุกชนิดในอัตราร้อยละ 10
- Education cess เป็นอัตราภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้านำเข้าทุกประเภทเพื่อนำไปใช้อุดหนุนการศึกษา โดยเรียกเก็บในอัตราร้อยละ 2 ของ Basic Custom Duty

- Additional Duty of Custom เป็นภาษีที่เรียกเก็บในอัตราเท่ากับ Excise Duty (ภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตในประเทศอินเดีย)
- Special Additional Duty (SAD) เป็นภาษีที่แต่ละรัฐเรียกเก็บจากสินค้าที่นำเข้าไปยังรัฐของตน ในอัตราร้อยละ 4 (อย่างไรก็ตามรัฐบาลอินเดียได้ยกเลิกการเก็บ SAD ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2547)
- อื่น ๆ ได้แก่ Octroi (ภาษีผ่านรัฐ) ซึ่งแต่ละรัฐจัดเก็บในอัตราร้อยละ 1-1.5 เท่ากัน ทั้งสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยประเมินจากน้ำหนักหรือมูลค่าของสินค้า ซึ่งเรียกเก็บทุกครั้งที่มีการส่งสินค้าข้ามพรมแดนของแต่ละรัฐ และ Countervailing Duty (CVD) เป็นภาษีที่จัดเก็บเพื่อตอบโต้การอุดหนุน ส่วนใหญ่เรียกเก็บจากสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้า ในอัตราร้อยละ 8-16 โดยคำนวณจาก Basic Custom Duty เป็นต้น

ทั้งนี้การเจรจาครอบคลุมเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย สามารถขอลดภาษีได้เฉพาะ Basic Custom Duty เท่านั้น เนื่องจากการจัดเก็บภาษีประเภทอื่น ๆ เป็นการจัดเก็บภายในของอินเดีย ซึ่งจะเก็บจากสินค้าที่ผลิตในประเทศและสินค้านำเข้าในอัตราเดียวกัน

มาตรการที่มีใช้ภาษีศุลกากร

- มาตรการด้านสุขอนามัย ผักและผลไม้ที่จะนำเข้าไปประเทศอินเดีย ต้องผ่านการประเมินความเสี่ยงศัตรูพืช (Pest Risk Analysis : PRA) ซึ่งจะกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับชนิดของผักและผลไม้ ศัตรูพืช และประเทศต้นทางไว้ (ซึ่งแตกต่างกันไปตามประเทศต้นทาง) ขณะที่ผักและผลไม้ที่ไม่มีชื่ออยู่ในรายการดังกล่าวต้องขออนุญาตจาก Department of Agriculture and Cooperation (DAC) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรของอินเดียและมีสำนักงานตั้งอยู่ที่กรุงนิวเดลี โดยการส่งตัวอย่างสินค้าให้ตรวจสอบก่อน เมื่อ DAC อนุญาตแล้ว จึงจะส่งหนังสืออนุญาตไปยังด่านที่รับผิดชอบให้ดำเนินพิธีการศุลกากรต่อไป

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการเจรจาครอบคลุมเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 20-22 กันยายน พ.ศ. 2547 ไทยขอให้อินเดียเร่งจัดทำ PRA สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญของไทยในรายการสินค้าเร่งลดภาษี (Early Harvest Products : EHPs) ซึ่งขณะนี้

ได้บรรลุผลไม้น้ำไทยในกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี ได้แก่ มังคุด ทุเรียน เงาะ และลำไย เข้าไปในรายการ PRA เป็นที่เรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายยังเสนอให้จัดทำ PRA เพิ่มเติมสำหรับสินค้าดังต่อไปนี้ คือ

สินค้าที่ไทยเสนอให้ทำ PRA ได้แก่ ข้าวโพดอ่อน (ไม่มีเปลือก) สับประรด มะขามหวาน สด ส้มโอ หอม (สดและแห้ง) และลิ้นจี่

สินค้าที่อินเดียเสนอให้ทำ PRA ได้แก่ ข้าวโพด ส้มสด ถั่วลิสง และดอกกุหลาบ

- ข้อกำหนดสำหรับสินค้าอุตสาหกรรม การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมไปอินเดียต้องยื่นขอเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม (ISI Mark) ต่อ Bureau of Indian Standards (BIS) ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบรับรองมาตรฐานสากล เช่น ISO HACCP และ GMP ทั้งสินค้าที่ผลิตในประเทศและสินค้านำเข้า ทั้งนี้ BIS มีสำนักงานในภูมิภาค 5 แห่ง คือ นิวเดลี กัลกัตตา มุมไบ จันดิกา และเชนไน รวมทั้งสำนักงานย่อยอีก 33 แห่งทั่วประเทศ

มาตรการอื่นๆ

- รัฐบาลอินเดียผูกขาดการนำเข้าสินค้าบางชนิด โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องทำการซื้อขายผ่านตัวแทนของรัฐ (State Trading) เช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปุ๋ย พืชน้ำมัน และเมล็ดธัญพืช

- พิธีการศุลกากรที่ไม่สะดวก เนื่องจากมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและล่าช้า ทำให้เสียเวลาและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

- การปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ ประเทศอินเดียมีข้อห้ามนำเข้าสินค้าประมาณ 600 รายการ เช่น สิ่งทอและของเล่น เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้รัฐบาลไทยอยู่ระหว่างการเจรจากับรัฐบาลอินเดียเพื่อดำเนินการแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคทางการค้า อาทิ การจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการพัฒนาการยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements : MRAs) ระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรมของไทยกับ BIS ของอินเดีย เพื่อให้ไทยสามารถตรวจสอบมาตรฐานอุตสาหกรรม และออกเครื่องหมายมาตรฐาน

อุตสาหกรรมแทน BIS ได้ และการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเจรจาเกี่ยวกับมาตรการด้านสุขอนามัย และสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures : SPS) โดยทั้งสองฝ่ายตกลงกำหนดหน่วยงานที่จะอำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้าในรายการ EHPs ซึ่งฝ่ายไทยมีหน่วยงานตัวแทน คือ สำนักมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) ขณะที่อินเดียมี DAC เป็นหน่วยงานตัวแทน

2. ประเทศไทยเริ่มเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับประเทศอินเดีย

การค้าสินค้าในกลุ่มแร่ลวดลาย EHPs ระหว่างไทยกับอินเดียในช่วง 8 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2548 มีมูลค่า 9.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 80 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยไทยส่งออกไปอินเดียเป็นมูลค่า 7.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 136 สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ โพลีคาร์บอเนต เครื่องรับโทรทัศน์สี หลอดภาพแคโทด และอิมัลชัน และขณะเดียวกันประเทศไทยนำเข้าจากอินเดียเป็นมูลค่า 2 พันล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.5 สินค้านำเข้าสำคัญได้แก่ กระปุกเกียร์ ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า และอลูมิเนียมไฮดรอกไซด์ ส่งผลให้ไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้าสินค้าในกลุ่มแร่ลวดลายกับอินเดียเป็นมูลค่ากว่า 5.8 พันล้านบาท สำหรับการค้าระหว่างไทยกับอินเดียในภาพรวม แม้ว่าในอดีตประเทศไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับประเทศอินเดียมาโดยตลอด แต่จากสถิติการค้าล่าสุดพบว่าในช่วง 8 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยกลับเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับอินเดียเป็นมูลค่า 4.1 พันล้านบาท เนื่องจากการเกินดุลการค้าสินค้าในกลุ่มแร่ลวดลายเป็นสำคัญ

3. ตลาดการค้าและการลงทุนของไทยเปิดกว้างขึ้น

เนื่องจากประเทศอินเดียเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีประชากรกว่า 1,000 ล้านคน ในจำนวนนี้เป็นประชากรระดับกลางถึงระดับสูงที่มีกำลังซื้อประมาณ 300 ล้านคน ประกอบกับเศรษฐกิจของอินเดียมีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์สูงอย่างต่อเนื่อง (อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาสูงถึงร้อยละ 7) ขณะเดียวกันประเทศอินเดียมีศักยภาพสูงในการเป็นประตูการค้าสู่ประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ รวมทั้งกลุ่ม BIMSTEC ดังนั้นการจัดทำ FTA ระหว่างไทยและอินเดียจึงเป็นโอกาสดีสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปเจาะและขยายตลาดการค้าการลงทุน ทั้งในประเทศอินเดีย และประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกับอินเดีย ซึ่งส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพิงเศรษฐกิจและการค้ากับอินเดียในระดับค่อนข้างสูง สำหรับสินค้าส่งออกของไทยที่ได้รับประโยชน์จากความตก

ลงเขตการค้าเสรี ได้แก่ เม็ดพลาสติก ส่วนประกอบยานยนต์ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยเฉพาะเครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ (หลอดภาพโทรทัศน์สี) เครื่องปรับอากาศ รวมทั้งผลิตภัณฑ์อะลูมิเนียม และผลไม้ เป็นต้น

4. โอกาสการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูก

อินเดียเป็นประเทศหนึ่งที่มีทรัพยากรธรรมชาติมาก การจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ช่วยเกื้อหนุนให้ไทยสามารถนำเข้าวัตถุดิบราคาถูกและมีคุณภาพจากอินเดีย โดยเฉพาะเพชร พลอย อัญมณี สินแร่โลหะ เศษโลหะ และเคมีภัณฑ์บางประเภท เป็นต้น เพื่อป้องกันการผลิตในประเทศ ซึ่งนอกจากเป็นการลดต้นทุนการผลิต ยังช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมของไทย

ปัจจุบัน แม้ว่าการลดภาษีภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียครอบคลุมสินค้าเพียง 82 รายการ แต่ปริมาณการค้าระหว่างไทยและอินเดียก็เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะการค้าสินค้าในกลุ่ม EHPs ซึ่งทำให้ไทยกลับเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับอินเดีย จากเดิมที่ขาดดุลการค้ากับอินเดียมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม การเจรจากรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเพื่อลดภาษีสินค้าส่วนที่เหลือ รวมทั้งการเจรจาประเด็นอื่น ๆ ยังคงค่อนข้างล่าช้า และไม่ค่อยมีความคืบหน้าเป็นรูปธรรม เนื่องจากฝ่ายอินเดียถูกกดดัน จากทั้งผู้ประกอบการภายในประเทศที่วิตกกังวลว่าการลดภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ไทยภายใต้ความตกลงฯ จะส่งผลให้อินเดียขาดดุลการค้ากับไทยมากขึ้น ขณะที่แรงกดดันจากภายนอกมาจากประเทศผู้ลงทุนหลักที่เข้าไปลงทุนในอินเดีย อาทิ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ซึ่งไม่ต้องการให้อินเดียลดภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ไทย เนื่องจากเกรงว่าจะเสียเปรียบในการแข่งขันกับสินค้าไทย

ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศไทยและอินเดีย

ประเทศไทยและอินเดียได้จัดทำความตกลงที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้

- ภาครัฐบาล

1. ความตกลงทางการค้า ปีพ.ศ. 2511

2. คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee) จัดตั้งเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. 2528 และยังคงมีการประชุมต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ล่าสุดมีการประชุม JTC ครั้งที่ 11 เมื่อเดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2546 ที่กรุงเทพมหานคร

3. ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อน (Agreement of the Avoidance of Double Taxation) โดยมีการลงนามระหว่างกันเมื่อวันที่ 22 มีนาคม ปีพ.ศ. 2528 และมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 13 มีนาคม ปีพ.ศ. 2526

4. คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทวิภาคีไทย-อินเดีย (Thai-India Joint Commission for Bilateral Cooperation :JC) จัดตั้งเมื่อวันที่ 29 มีนาคม ปีพ.ศ. 2532 และล่าสุดได้มีการจัดประชุม JC ครั้งที่ 4 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปีพ.ศ. 2546

5. ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือ ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กับ Foreign Investment Promotion Board ของอินเดียเมื่อวันที่ 27 มกราคม ปีพ.ศ. 2540

6. ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ได้มีการลงนามกันเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2543

7. กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย- อินเดีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม ปีพ.ศ. 2546

8. กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรี BIMST-EC ได้ลงนามร่วมกับประเทศ พม่า อินเดีย ศรีลังกา เนปาล และภูฏาน เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ปีพ.ศ. 2547

-ภาคเอกชน

1. ความตกลงเพื่อการร่วมมือระหว่างสภาอุตสาหกรรมไทย กับสภาหอการค้า และอุตสาหกรรมอินเดีย ลงนามเมื่อปีพ.ศ. 2533

2. ความตกลงระหว่างสภาหอการค้าไทย กับสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมอินเดีย เพื่อความร่วมมือ และการจัดตั้งสภาธุรกิจร่วมระหว่าง ไทย-อินเดีย (Joint Business Council) ลงนามเมื่อ ปีพ.ศ. 2533

3. Thai-South Asia Business Forum ได้จัดตั้งเมื่อเดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2547

ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินเดีย

ในการศึกษาความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยกับอินเดีย จะพิจารณาประเภทสินค้านำเข้าและส่งออกสำคัญที่ประเทศไทยทำการค้ากับประเทศอินเดีย เพื่อแสดงให้เห็นถึงมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าดังกล่าวดังนี้

การค้าระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย

ประเทศอินเดียมีประชากรกว่า 1,000 ล้านคน ซึ่งมากเป็นอันดับที่สองของโลกรองจากประเทศจีน ซึ่งหากพิจารณาเฉพาะกลุ่มประชากรที่ร่ำรวยที่สุดในอินเดียในกลุ่มร้อยละ 10 ของผู้ที่มีรายได้สูงที่สุดมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวประมาณ 2,100 เหรียญสหรัฐฯ ต่อปี (รายได้เฉลี่ยของคนไทยปัจจุบันประมาณ 2,500 เหรียญสหรัฐฯ ต่อปี) มีจำนวนมากถึง 100 ล้านคน ซึ่งมากกว่าจำนวนคนไทยทั้งประเทศถึง 1.7 เท่า และยังไม่นับประชาชนที่มีรายได้ปานกลางและต่ำของอินเดียอีกกว่า 900 ล้านคน ซึ่งด้วยขนาดของตลาดที่ใหญ่กว่าประชาชนทั้งหมดของอาเซียนรวมกัน แต่ประเทศอินเดียกลับมีการค้าระหว่างประเทศกับไทยเพียงปีละ 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ดังนั้นจึงทำให้ประเทศอินเดียเป็นตลาดใหม่ที่มีศักยภาพสูงในการรองรับสินค้าส่งออกที่ประเทศไทยไม่อาจจะขายได้

ภาพรวมลำดับความสำคัญทางการค้าระหว่างประเทศไทย และอินเดีย (ตารางที่ 7) ประเทศไทยจัดได้ว่าเป็นประเทศส่งออกที่สำคัญในอันดับที่ 24 ของโลก มีมูลค่าการส่งออก 68.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.1 ของสัดส่วนทั้งหมด โดยสินค้าของไทยที่มีศักยภาพในการส่งออก ได้แก่ เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ สิ่งทออื่น ๆ เครื่องคอมพิวเตอร์ของเครื่องทำความเย็น ผลิตภัณฑ์พลาสติก ด้ายและเส้นใยประดิษฐ์ ทองแดงและของทำด้วยทองแดง เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องใช้ไฟฟ้าและ

ตารางที่ 7 ลำดับความสำคัญทางการค้าของประเทศไทยและอินเดียต่อการค้าโลก

(หน่วย : พันล้านเหรียญสหรัฐ)

อันดับ	ผู้ส่งออก	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)	อันดับ	ผู้นำเข้า	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)
	โลก	6,424.0	100		โลก	6,685.0	100
1	สหรัฐอเมริกา	693.5	10.8	1	สหรัฐอเมริกา	1,202.5	18.0
2	เยอรมนี	612.2	9.5	2	เยอรมนี	493.3	7.4
3	ญี่ปุ่น	416.0	6.5	3	สหราชอาณาจักร	339.8	5.1
4	ฝรั่งเศส	329.5	5.1	4	ญี่ปุ่น	336.4	5.0
5	จีน	325.6	5.1	5	ฝรั่งเศส	326.4	4.9
6	สหราชอาณาจักร	275.9	4.3	6	จีน	295.2	4.4
7	แคนาดา	252.5	3.9	7	อิตาลี	241.1	3.6
8	อิตาลี	252.0	3.9	8	แคนาดา	227.6	3.4
9	เนเธอร์แลนด์	243.4	3.8	9	เนเธอร์แลนด์	217.7	3.3
10	เบลเยียม	213.2	3.3	10	ฮ่องกง	208.6	3.1
11	ฮ่องกง	200.6	3.1	11	เบลเยียม	195.7	2.9
12	เกาหลีใต้	162.5	2.5	12	เม็กซิโก	176.5	2.6
13	เม็กซิโก	160.8	2.5	13	สเปน	153.7	2.3
14	ไต้หวัน	130.3	2.0	14	เกาหลีใต้	152.1	2.3
15	สิงคโปร์	125.6	2.0	15	สิงคโปร์	116.2	1.7
24	ไทย	68.6	1.1	22	ไทย	64.5	1.0
31	อินเดีย	49.3	0.8	24	อินเดีย	56.5	0.8

ที่มา: ธนาคารโลก (2545)

ส่วนประกอบอื่น ๆ และผ้าฝ้ายเป็นต้น และสำหรับประเทศอินเดีย ได้ถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีความสำคัญในฐานะผู้ส่งออกของโลกในอันดับที่ 31 ซึ่งการส่งออกของประเทศอินเดียเมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนการส่งออกทั้งหมดของโลกคิดเป็นร้อยละ 0.8 ของสัดส่วนทั้งหมด มีมูลค่า 49.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ สินค้าส่งออกของประเทศอินเดียที่สำคัญได้แก่ สินค้าทุน วัตถุดิบถึงสำเร็จรูป อุปกรณ์ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยี

ทางด้านของการเป็นประเทศผู้นำเข้า ประเทศไทยได้ถูกจัดให้เป็นประเทศผู้นำเข้าอันดับที่ 22 ของโลก สินค้านำเข้าของไทยส่วนใหญ่ ได้แก่ หนังกบและหนังฟอก เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบด้วยท่อผ้าและด้ายเส้นเล็ก ไช้มันและน้ำมันพืช เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์การแพทย์ และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่น ๆ เป็นต้น ประเทศอินเดียเป็นประเทศผู้นำเข้าอันดับที่ 24 ของโลก ซึ่งจะเห็นได้ว่า ลำดับความสำคัญทางเศรษฐกิจในฐานะประเทศผู้ส่งออกและนำเข้าของไทยและอินเดียอยู่ในอันดับที่ใกล้เคียงกัน เนื่องจากโครงสร้างทางเศรษฐกิจของไทยและอินเดียมีการเติบโตในช่วงที่ไม่ห่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากตารางที่ 8

ในส่วนของการค้าระหว่างประเทศของไทยและอินเดีย ประเทศอินเดียเป็นประเทศคู่ค้าอันดับที่ 22 ของไทย และเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในภูมิภาคเอเชียใต้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (ปีพ.ศ. 2542-2546) มูลค่าการค้ารวมเฉลี่ย 1,154.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ ซึ่งในปี พ.ศ. 2546 การค้าระหว่างประเทศไทยและอินเดียมีมูลค่ารวม 1,509.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 27.4 โดยประเทศอินเดียเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้า 230.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ (ภาพที่ 4)

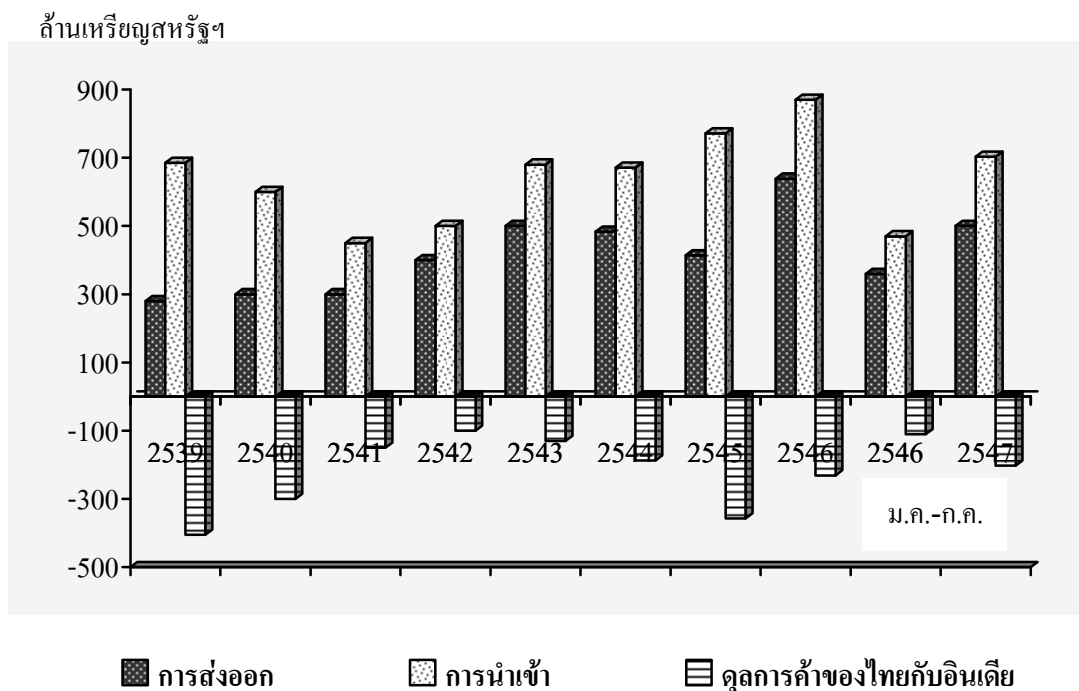
สำหรับในช่วง 7 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2547 (มกราคม-กรกฎาคม) มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและอินเดียมีมูลค่าสูงถึง 1,202.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.1 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้านี้ โดยประเทศอินเดียเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้าประเทศไทยมีมูลค่า 202.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ (ตารางที่ 9)

ในปี พ.ศ. 2547 จากข้อมูลตารางที่ 10 ประเทศไทยส่งออกสินค้าไปอินเดียคิดเป็นมูลค่า 36,702.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.5 จากปีก่อน ขณะที่ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากอินเดียคิด

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศอินเดีย ปีพ.ศ. 2545

รายการ	หน่วย	ไทย	อินเดีย
ประชากร	ล้านคน	61.6	1,048.6
อัตราการขยายตัวของประชากร	%	0.7	1.7
พื้นที่ประเทศ	'000 ตร.กม.	513	3,288
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	Billion US\$	126.4	510.2
อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ	%	5.2	4.6
คาดคะเนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปี พ.ศ.2545-49	%	3.7	6.2
อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ย ปี พ.ศ.2535-45	%	2.5	6.0
อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ย ปี พ.ศ.2525-35	%	8.8	5.6
รายได้เฉลี่ยต่อหัว	US\$	1,980	470
อัตราส่วนของภาคเกษตรกรรมต่อ GDP	%	8.5	22.7
อัตราส่วนของภาคอุตสาหกรรมต่อ GDP	%	42.0	26.6
อัตราส่วนของภาคบริการต่อ GDP	%	49.5	50.7
อัตราส่วนของการนำเข้าสินค้าและบริการต่อ GDP	%	64.8	15.6
อัตราส่วนการส่งออกสินค้าและบริการต่อ GDP	%	57.5	15.2
อัตราส่วนของการค้าสินค้าระหว่างประเทศต่อ GDP	%	110.9	20.7
การลงทุนสุทธิจากต่างประเทศ	Billion US\$	3.8	3.0
อัตราเงินเฟ้อ	%	0.6	4.3
จำนวนโทรศัพท์ต่อประชากร 1000 คน	เครื่อง	223	51.9
จำนวนคอมพิวเตอร์ต่อประชากร 1000 คน	เครื่อง	28	7.2
จำนวนผู้ใช้ Internet	ล้านคน	3.5	16.6

ที่มา: ธนาคารโลก (2546)



ภาพที่ 4 แสดงภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยกับอินเดีย

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2548)

เป็นมูลค่า 45,791.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.9 จากปีก่อน ประเทศไทยจึงขาดดุลการค้ากับอินเดีย 9,089.9 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงปีพ.ศ.2546-2547 ประเทศไทยขาดดุลการค้ากับอินเดียมาโดยตลอดอย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่ข้อตกลงการค้าเสรีไทย-อินเดีย มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2547 โดยประเทศไทยและอินเดียตกลงลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้า ในกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี (Early Harvest Products: EHPs) จำนวน 82 รายการ ประเทศไทยกลับเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับอินเดีย โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2548 ประเทศไทยเกินดุลการค้ากับประเทศอินเดียราว 2,615.9 ล้านบาท ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ เมล็ดพลาสติก น้ำมันดิบ เหล็ก เหล็กกล้า

ตารางที่ 9 มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย ปี พ.ศ. 2544-2547

(มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ ฯ)

รายการ	2544	2545	2546	2546	2547
ไทย-อินเดีย				(มกราคม-กรกฎาคม)	
มูลค่าการค้า	1,154.10	1,184.80	1,508.50	828.9	1202.80
อัตราการขยายตัว	(2.81)	(2.66)	(27.32)	-	(45.11)
สัดส่วน : ร้อยละ	(0.91)	(0.89)	(0.97)	(0.96)	(1.11)
การส่งออก	483.1	413.7	638.6	359.2	500.2
อัตราการขยายตัว	(-3.32)	(-14.37)	(54.36)	-	(39.25)
สัดส่วน : ร้อยละ	(0.74)	(0.61)	(0.8)	(0.81)	(0.92)
การนำเข้า	671	771.1	869.9	469.8	702.6
อัตราการขยายตัว	(7.72)	(14.92)	(12.81)	-	(49.55)
สัดส่วน : ร้อยละ	(1.09)	(1.2)	(1.16)	(1.13)	(1.31)
ดุลการค้า	-187.9	-354.4	-231.3	-110.6	-202.5

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร (2548)

ตารางที่ 10 มูลค่าการค้าระหว่างไทย-อินเดีย

	หน่วย	2546	2547	ม.ค.-ก.ค. 2548
มูลค่าการส่งออก	ล้านบาท	26,509.8	36,702.0	33,629.1
อัตราการขยายตัว	ร้อยละ	49.4	38.5	69.6
มูลค่าการนำเข้า	ล้านบาท	36,384.5	45,791.9	30,977.2
อัตราการขยายตัว	ร้อยละ	9.2	25.9	10.8
ดุลการค้า	ล้านบาท	-9,874.7	-9,089.9	2,651.9

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2549)

และผลิตภัณฑ์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (ตารางที่ 11)

การส่งออก

ประเทศอินเดียเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 23 ของไทย และเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ของไทยในภูมิภาคเอเชียใต้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (ปีพ.ศ. 2542-2546) การส่งออกมีมูลค่าเฉลี่ย 477.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในปีพ.ศ. 2546 การส่งออกมีมูลค่า 639.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.8 ของมูลค่าการส่งออกรวมของไทย ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 54.5 สำหรับในช่วง 7 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2547 (มกราคม-กรกฎาคม) การส่งออกมีมูลค่า 500.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 39.2 สินค้าที่ส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเม็ดพลาสติก เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ ยางพารา เส้นใยประดิษฐ์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ และอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น (ตารางที่ 12)

การนำเข้า

ประเทศอินเดียเป็นแหล่งนำเข้าอันดับที่ 21 ของไทย และเป็นแหล่งนำเข้าอันดับแรกจากกลุ่มประเทศเอเชียใต้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (ปีพ.ศ. 2542-2546) การนำเข้ามีมูลค่าเฉลี่ย 667.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในปีพ.ศ. 2546 การนำเข้ามีมูลค่า 869.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.16 ของมูลค่าการนำเข้ารวมของไทย ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 12.8 สำหรับในช่วง 7 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2547 (มกราคม-กรกฎาคม) การนำเข้ามีมูลค่า 702.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 49.5 สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ เหล็กและเหล็กกล้า กากพืชน้ำมัน (ถั่วเหลือง ถังลิสง ผลปาล์ม เมล็ดฝ้าย) เคมีภัณฑ์ สินแร่โลหะอื่น ๆ และเศษโลหะ น้ำมันสำเร็จรูป เส้นใยใช้ในการทอ เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม และเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ เป็นต้น (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 11 สินค้าส่งออกและนำเข้าที่สำคัญระหว่างไทย-อินเดีย

(มูลค่า : ล้านบาท)

รายการ	2546		2547		ม.ค.-ก.ค. 2548	
	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ไทยส่งออกไปอินเดีย						
1. เม็ดพลาสติก	1,625.5	30.6	2,815.0	73.1	4,098.6	170.3
2. น้ำมันดิบ	-	-	-	-	3,394.3	-
3. เหล็ก เหล็กกล้า และ ผลิตภัณฑ์	1,263.0	55.7	2,454	94.4	2,479.2	91.2
4. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และส่วนประกอบ	1,723.8	18.9	1,086.8	-37.0	2,456.7	241.0
5. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,366.9	386.6	2,698.9	97.5	2,047.9	40.8
ไทยนำเข้าจากอินเดีย						
1. เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่ง และทองคำ	8,480.5	-3.9	11,111.0	31.0	7,168.0	13.0
2. สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะ และ ผลิตภัณฑ์	4,921.2	40.4	5,553.4	12.9	4,023.0	30.4
3. น้ำมันสำเร็จรูป	1,171.7	-36.2	3,605.7	207.7	3,842.3	111.6
4. เคมีภัณฑ์	4,132.3	2.4	4,684.3	13.4	3,494.4	35.5
5. เหล็ก เหล็กกล้า และ ผลิตภัณฑ์	3,943.9	46.0	4,399.1	11.5	2,506.1	-20.2

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2549)

ตารางที่ 12 รายการสินค้าส่งออกของไทยไปประเทศอินเดียที่สำคัญ

รายการ	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ					อัตราการขยายตัว : ร้อยละ				สัดส่วน : ร้อยละ						
	2544	2545	2546	2546	2547	2544	2545	2546	2547	2544	2545	2546	2546	2547		
				(ม.ค.-ก.ค.)	(ม.ค.-ก.ค.)				(ม.ค.-ก.ค.)				(ม.ค.-ก.ค.)	(ม.ค.-ก.ค.)	(ม.ค.-ก.ค.)	
1. อุปกรณ์และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	121	39.7	99.5	75	51.8	57.14	-67.19	150.63	-30.93	25.05	9.6	15.58	20.88	10.36		
2. เมล็ดพลาสติก	28.3	29	39.3	18.1	38.2	-12.65	2.47	35.52	111.05	5.86	7.01	6.15	5.04	7.64		
3. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	7.5	6.6	33.2	13.2	36.7	-28.57	-12	403.03	178.03	1.55	1.6	5.2	3.67	7.34		
4. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	19	18.9	30.5	14.6	32.6	19.5	-0.53	61.38	123.29	3.93	4.57	4.78	4.06	6.52		
5. เคมีภัณฑ์	20	22.3	28.2	17.8	26.5	-15.61	11.5	26.46	48.88	4.14	5.39	4.42	4.96	5.3		
6. เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	3.3	4.9	8.5	4.9	18.8	-43.1	48.48	73.47	283.67	0.68	1.18	1.33	1.39	3.76		
7. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ	39.4	33.9	41.7	20.6	18.2	20.12	-13.96	23.01	-11.65	8.16	8.19	6.53	5.73	3.64		
8. ขางพารา	15.5	5.2	19.4	17.1	18.2	269.05	-66.45	273.08	6.43	3.21	1.26	3.04	4.76	3.64		
9. อัญมณีและเครื่องประดับ	14.7	21.8	14.7	6.5	16.9	-23.83	48.3	-32.57	160	3.04	5.27	2.3	1.81	3.38		
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	16.6	16	25	15.4	16.7	7.79	-3.61	56.25	8.44	3.44	3.87	3.91	4.29	3.34		
11. เส้นใยประดิษฐ์	13.3	14.5	14.5	8.4	15.8	8.13	9.02	0	88.1	2.75	3.5	2.27	2.34	3.16		
12. สิ่งทออื่น ๆ	15.9	15.6	24.4	14.7	15.4	-21.67	-1.89	56.41	4.76	3.29	3.77	3.82	4.09	3.08		
13. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	6.2	10.3	14.6	6.5	10.5	19.23	66.13	41.75	61.54	1.28	2.49	2.29	1.81	2.1		
14. เครื่องคอมพิวเตอร์	4.6	7	7	3.8	10.2	39.39	52.17	0	168.42	0.95	1.69	1.1	1.06	2.04		
15. ด้ายและเส้นใยประดิษฐ์	19.1	15.8	17.5	9.7	10.1	-0.52	-17.28	10.76	4.12	3.95	3.82	2.74	2.7	2.02		

ตารางที่ 12 (ต่อ)

รายการ	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ					อัตราการขยายตัว : ร้อยละ				สัดส่วน : ร้อยละ				
	2544	2545	2546	2546	2547	2544	2545	2546	2547	2544	2545	2546	2546	2547
	(ม.ก.-ก.ก.)					(ม.ก.-ก.ก.)				(ม.ก.-ก.ก.)				
รวม 15 รายการ	344.4	261.5	417.9	246.3	336.5	15.8	-24.07	59.81	36.62	71.29	63.21	65.44	68.57	67.27
อื่น ๆ	138.7	152.2	220.7	112.8	163.6	-31.4	9.73	45.01	45	28.71	36.79	34.56	31.43	32.73
มูลค่ารวม	483.1	413.7	638.6	359.2	500.2	-3.32	-14.37	54.36	39.25	100	100	100	100	100

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร (2548)

ตารางที่ 13 รายการสินค้านำเข้าของไทยจากประเทศอินเดียที่สำคัญ

รายการ	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ					อัตราการขยายตัว : ร้อยละ					สัดส่วน : ร้อยละ				
	2544	2545	2546	2546	2547	2544	2545	2546	2547	2544	2545	2546	2546	2547	
				(ม.ก.-ก.ก.)				(ม.ก.-ก.ก.)				(ม.ก.-ก.ก.)			
1.เครื่องเพชรพลอยอัญมณี เงินแท่งทองคำ	185.9	208.2	206	102.2	160.3	-4.18	12	-1.06	56.85	27.7	27	23.68	21.75	22.82	
2. กากพืชน้ำมัน (ถั่ว ผลปาล์ม เมล็ดฝ้าย)	60.6	46.7	42.5	9.1	107.9	1.17	-22.94	-8.99	1,085.71	9.03	6.06	4.89	1.94	15.36	
3. เหล็กและเหล็กกล้า	59.3	67.7	117.2	69.3	101.9	115.64	14.17	73.12	47.04	8.84	8.78	13.47	14.75	14.5	
4. เคมีภัณฑ์	105.3	95.9	101.2	62.3	66.7	19.39	-8.93	5.53	7.06	15.69	12.44	11.63	13.26	9.49	
5. สินแร่โลหะอื่น ๆ และเศษโลหะ	22.9	73.3	91.4	56	53.4	126.73	220.09	24.69	-4.64	3.41	9.51	10.51	11.92	7.6	
6. น้ำมันสำเร็จรูป	-	31.6	21	14.3	44.9	-	-	-33.5	213.99	0	4.1	2.41	3.04	6.39	
7. เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม	14.4	22.4	39.4	20.4	21.2	34.58	55.56	75.89	3.92	2.15	2.9	4.53	4.34	3.02	
8. เส้นใยใช้ในการทอ	6.8	3.4	3.7	1.4	19.4	13.33	-50	8.82	1,285.71	1.01	0.44	0.43	0.3	2.76	
9. ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	27.8	30.5	32.6	20.1	15.2	11.65	9.71	6.89	-24.38	4.14	3.96	3.75	4.28	2.16	
10. อุปกรณ์และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	0.1	17	40.1	3.8	14.8	-75	16,900	135.8	289.47	0.01	2.2	4.61	0.81	2.11	
11. หนังสือและนิตยสาร	13.3	16.1	14.1	7.4	9	232.5	21.05	-12.42	21.62	1.98	2.09	1.62	1.58	1.28	
12. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	12.2	7.9	10.1	6.2	9	16.19	-35.25	27.85	45.16	1.82	1.02	1.16	1.32	1.28	
13. ไขมันและน้ำมันพืช	9.7	10.4	13	6.3	8.2	-32.64	7.22	25	30.16	1.45	1.35	1.49	1.34	1.17	
14. ด้ายทอผ้าและด้ายเส้นเล็ก	11.5	9.1	8.8	5	6.2	-37.16	-20.87	-3.3	24	1.71	1.18	1.01	1.06	0.88	
15. ขากำจัดศัตรูพืช	6.6	7.5	9.7	6.8	5.8	46.67	13.64	29.33	-14.71	0.98	0.97	1.12	1.45	0.83	

ตารางที่ 13 (ต่อ)

รายการ	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ					อัตราการขยายตัว : ร้อยละ				สัดส่วน : ร้อยละ				
	2544	2545	2546	2546	2547	2544	2545	2546	2547	2544	2545	2546	2546	2547
				(ม.ก.-ก.ค.)					(ม.ก.-ก.ค.)				(ม.ก.-ก.ค.)	
รวม 15 รายการ	536.5	647	750.6	390.6	643.8	13.38	20.73	15.89	64.82	79.96	84	86.29	83.14	91.63
อื่น ๆ	134.5	123.4	119.2	79.2	58.8	-10.1	-8.25	-3.32	-25.76	20.04	16	13.71	16.86	8.37
มูลค่ารวม	671	771.1	869.9	469.8	702.6	7.72	14.92	12.81	49.55	100	100	100	100	100

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร (2548)

โอกาสการลงทุนในประเทศอินเดีย

ไทยและอินเดียมีข้อตกลงร่วมกันว่าด้วยการส่งเสริม และคุ้มครองการลงทุน (Bilateral Investment Protection and Promotion Agreement : BIPA) ซึ่งได้มีการลงนามไปตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543 และยังคงมีผลบังคับใช้ถึงปัจจุบัน ดังนั้น ความตกลงเปิดเสรีการลงทุนในเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จึงมีความครอบคลุมที่กว้างขวางกว่าใน BIPA ซึ่งทั้งสองฝ่ายกำลังอยู่ระหว่างการหารือกับหน่วยงานด้านการลงทุนและภาคเอกชนของแต่ละประเทศ เพื่อให้ได้ข้อตกลงที่เป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนของทั้งสองประเทศสูงสุด ปัจจุบันได้เริ่มมีนักลงทุนจากอินเดียเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆของไทยบ้างแล้ว เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน จึงคาดว่ากรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะส่งผลดึงดูดนักลงทุนชาวอินเดียให้เข้ามาลงทุนในไทยมากยิ่งขึ้น ในขณะที่นักลงทุนชาวไทยก็จะมีโอกาสขยายการลงทุนไปในประเทศอินเดียมากขึ้นเช่นกัน (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2549)

ช่องทางการลงทุนในประเทศอินเดีย

การลงทุนในประเทศอินเดียสามารถทำได้ 2 ช่องทาง คือ

(1) การลงทุนโดยผ่านช่องทางอัตโนมัติ (Automatic Route) อยู่ในความรับผิดชอบโดยตรงของธนาคารกลางหรือ Reserve Bank of India (RBI) ด้วยวิธีการที่นักลงทุนต่างชาติแจ้งให้ RBI ทราบถึงการลงทุนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเงินมาลงทุนและวันที่ออกหุ้นของบริษัท

(2) การลงทุนโดยขออนุมัติจาก Foreign Investment Promotion Board: FIPB และรัฐบาล เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการบางอย่างที่กฎหมายกำหนดไว้

นอกจากนี้ เพื่อส่งเสริมการลงทุน รัฐบาลอินเดียได้เสนอสิ่งจูงใจพิเศษให้นักลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตสินค้าสำหรับการส่งออกในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (EPZ) หรือ EOU/SEZ ซึ่งอนุญาตให้ชาวต่างชาติลงทุนได้ 100 % (ภายใต้ข้อจำกัดบางประการ) เขต EPZs ตั้งขึ้นเพื่อเป็นเขตผลิตสินค้าเพื่อส่งออกภายใต้สภาพที่ปลอดภาษีและต้นทุนการผลิตต่ำ ในแต่ละเขตจะมีระบบอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เช่น ที่ดินที่พัฒนาแล้ว โรงงานที่ออกแบบได้มาตรฐาน ถนน ระบบไฟฟ้า น้ำ และระบบสุญญากาศ ในขณะที่ EOU อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์คล้าย ๆ กับ EPZ แต่โครงการนี้ให้ทางเลือก

ที่กว้างกว่า ในแง่ของสถานที่ตั้งโรงงานที่เหมาะสมกับแหล่งวัตถุดิบ ทำเรือส่งออก แรงงานที่มีทักษะตามที่ต้องการ และขนาดที่ดินที่กว้างกว่าสำหรับการดำเนินโครงการ

กลยุทธ์ในการค้าขายกับประเทศอินเดีย

ประเทศอินเดียเป็นตลาดขนาดใหญ่ด้วยจำนวนประชากรมากถึง 1,080 ล้านคน (มากเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากจีน) แม้ว่าชาวอินเดียส่วนใหญ่จะยากจน แต่ราว 300 ล้านคนของประชากรทั้งหมดเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อสูงประกอบกับในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจอินเดียขยายตัวอย่างรวดเร็วเฉลี่ยสูงกว่าร้อยละ 6.5 ต่อปี ทำให้ประเทศอินเดียเป็นตลาดที่หลายประเทศเฝ้าจับตามอง นอกจากนี้ ประเทศอินเดียยังเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนที่สำคัญสู่ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียใต้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพและความน่าสนใจให้แก่ตลาดอินเดียเป็นอย่างมาก

ในบรรดาประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ อินเดียจัดเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับ 1 ของประเทศไทยมาโดยตลอด ในปีพ.ศ. 2547 ประเทศไทยส่งออกไปอินเดียสูงถึง 36,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.4 จากปีก่อน นอกจากนี้ ผลจากการลงนามจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2547 ทำให้อินเดียเริ่มทยอยปรับลดอัตราภาษีสินค้านำเข้าที่เรียกเก็บจากไทย โดยภายในปี พ.ศ. 2553 ประเทศอินเดียจะลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจำนวนหลายพันรายการที่เรียกเก็บจากไทยเหลือร้อยละ 0 ส่งผลให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันในตลาดอินเดียได้ดีขึ้น (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548)

สำหรับข้อมูลสำหรับผู้ส่งออกควรทราบก่อนการค้าขายกับประเทศอินเดีย ได้แก่

1. การเจาะตลาดอินเดีย

เนื่องจากประเทศอินเดียมีประชากรมาก ทำให้ระบบการค้า ลักษณะการทำธุรกิจ ระบบกฎหมาย รวมถึงรสนิยมในการบริโภคสินค้าของชาวอินเดียที่อาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่แตกต่างกันไปตามภูมิหลังที่ต่างกันทั้งด้านเชื้อชาติ วัฒนธรรม รวมทั้งระบบการเมืองท้องถิ่น ดังนั้น ก่อนเข้าไปค้าขายในตลาดอินเดีย ผู้ส่งออกควรรอบรู้ข้อมูลด้านการตลาดในประเทศอินเดียอย่างแท้จริง หรืออาจว่าจ้างบริษัทเพื่อวิจัยตลาด เพื่อจะได้เลือกเมืองและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายให้เหมาะสมกับสินค้าที่

ต้องการจะนำไปจำหน่าย ทั้งนี้ผู้ส่งออกอาจจำหน่ายสินค้าผ่านตัวแทนกระจายสินค้าผ่านตัวแทนจำหน่ายที่มีศักยภาพและน่าเชื่อถือ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงทางการค้าลงได้ อย่างไรก็ตาม ไม่ควรมีตัวแทนจำหน่ายมารายหรือมีในหลายเมือง เพราะจะทำให้มีการขายตัดราคากันเอง และจะทำให้เกิดภาพลักษณ์ว่าสินค้านั้นสามารถหาได้ทั่วไป ทำให้สินค้าไม่สามารถขายได้ในราคาสูงเท่าที่ควร นอกจากนี้ผู้ส่งออกควรจัดทำ Catalogue ของสินค้า ที่ประกอบด้วย รูปภาพ รหัสสินค้า และราคาสินค้า ซึ่งจะช่วยลดปัญหาด้านการติดต่อสื่อสารลงได้ระดับหนึ่ง และทำให้การติดต่อธุรกิจสะดวกและรวดเร็วขึ้น

2. กฎระเบียบนำเข้าที่สำคัญ

การศึกษากฎระเบียบในการนำเข้าของอินเดีย เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ส่งออกของไทยจะต้องศึกษาเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการส่งออก เนื่องจากปัจจุบันประเทศอินเดียจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ค่อนข้างสูง อีกทั้งระบบการจัดเก็บภาษีค่อนข้างซับซ้อน กล่าวคือ นอกเหนือจากการจัดเก็บภาษีนำเข้าที่จัดเก็บตามระบบมาตรฐานสากล (Basic Custom Duty) ประเทศอินเดียยังมีการเรียกเก็บภาษีอื่น ๆ โดยคำนวณเพิ่มเติมจาก Basic Custom Duty อาทิ ภาษีเพื่อใช้อุดหนุนการศึกษา (Education Cess) ในอัตราร้อยละ 2 ของ Basic Custom Duty และภาษีที่เรียกเก็บเพื่อตอบโต้การอุดหนุน (Countervailing Duty : CVD) ซึ่งส่วนใหญ่เก็บจากสินค้าอุตสาหกรรมอัตราร้อยละ 8.0-16.0 และยังมีการเก็บภาษีนำเข้าผ่านรัฐ (ประเทศอินเดียมี 28 รัฐ) ในอัตราร้อยละ 1.0-1.5 จากน้ำหนักหรือมูลค่าสินค้าอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ในปีพ.ศ. 2548 ประเทศอินเดียมีแผนจะลดอัตราภาษีนำเข้าที่เรียกเก็บจากสินค้าหลายรายการ ตามพันธกรณีที่มีต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ไม่ว่าจะเป็นสินค้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) โพลีเอสเตอร์ สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป รวมถึงจะลดอัตราภาษีนำเข้าสูงสุด (Peak Rate) ที่เรียกเก็บจากสินค้าที่ไม่ใช่สินค้าเกษตรจากระดับอัตราร้อยละ 20 เหลืออัตราร้อยละ 15 โดยการนำเข้าสินค้าบางประเภท ต้องกระทำผ่านตัวแทนของรัฐบาลเท่านั้น อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปุ๋ย น้ำมันพืช เมล็ดและธัญพืช สำหรับสินค้าที่ประเทศอินเดียห้ามนำเข้าปัจจุบันมี 58 รายการ ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าประเภทต่าง ๆ เป็นต้น และที่สำคัญประเทศอินเดียได้มีการกำหนดให้ผักและผลไม้ที่จะนำเข้าไปยังอินเดีย ต้องผ่านการประเมินความเสี่ยงศัตรูพืช (Pest Risk Analysis : PRA) ที่ด่านกักกันโรคพืช (Plant Quarantine Station) ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัดของ Department of Agriculture and Cooperation (DAC), Ministry of Agriculture ของประเทศอินเดีย

โดยดำนกักกันฯ ของอินเดียจะสุ่มตรวจสินค้า หากพบว่ามีเชื้อโรคหรือแมลงปะปนอยู่ สินค้านั้น ๆ จะถูกทำลายทันที สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมที่ทางการอินเดียอนุญาตให้นำเข้า จะต้องได้รับเครื่องหมายรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม (Indian Standards Institution Mark : ISI Mark) ที่ออกโดย Bureau of Indian Standards (BIS) ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัด Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution ของประเทศอินเดีย

จากข้อมูลภาวะเปรียบเทียบการนำเข้าของประเทศอินเดียข้างต้น ผู้ส่งออกของไทยจะต้องเรียนรู้และปรับตัวเพื่อให้สามารถส่งสินค้าไปประเทศอินเดียตามระเบียบที่อินเดียกำหนด การเตรียมความพร้อมตั้งแต่เริ่มต้น จะช่วยแก้ไขปัญหาลุทธิการต่าง ๆ ให้ลดลงและทำให้สามารถขยายตลาดสู่ประเทศอินเดียได้มากขึ้น

3. การรับชำระสินค้าเงินค่าสินค้า

การรับชำระสินค้าเงินค่าสินค้าด้วยวิธีการเปิด L/C จากธนาคารในประเทศอินเดีย ยังคงเป็นรูปแบบการชำระเงินที่ค่อนข้างปลอดภัยสำหรับผู้ส่งออก โดยทั่วไปผู้นำเข้าของประเทศอินเดียนิยมเปิด L/C ที่มีเทอมการชำระเงินราว 3-6 เดือน อย่างไรก็ตาม เพื่อช่วยให้ผู้ส่งออกเกิดความมั่นใจว่าจะได้รับการชำระสินค้าเงินค่าสินค้าจากผู้นำเข้าของประเทศอินเดียอย่างแน่นอน ผู้ส่งออกสามารถขอใช้บริการยืนยันการเปิด L/C (Confirmed L/C) จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง

ปัญหาและอุปสรรคการส่งออกของประเทศไทย

ปัจจุบันอินเดียยังคงมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่มีภาษี (Non-Tariff Measure: NTM) อยู่หลายประเภท เช่น การกำหนดมาตรการขออนุญาตนำเข้า (Import Licensing) สำหรับสินค้าบางประเภท เช่น มอเตอร์ไซค์ สินค้าปศุสัตว์ และสารเคมีบางประเภท สินค้าบางชนิดตัวแทนของรัฐบาลเป็นผู้นำเข้าได้แต่เพียงผู้เดียว เช่น สินค้าปิโตรเลียม ยางบางชนิด ธัญพืชและผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นเมล็ด (Bulk Grains) และสินค้าบางประเภทอินเดียมีการห้ามนำเข้า เช่น ไขมันและน้ำมันจากสัตว์ ปัญหาสำคัญอีกประการ คือ การประเมินราคาศุลกากรของอินเดีย ซึ่งมักจะปฏิเสธมูลค่าสินค้าที่ผู้นำเข้าแจ้ง และทำการประเมินราคาใหม่ส่งผลให้ผู้นำเข้าต้องเสียภาษีมากขึ้น ทั้งนี้ปัญหาทั้งสองกำลังถูกแก้ไขในองค์การการค้าโลก (WTO)

ปัญหาในเรื่องมาตรฐานและการทดสอบมาตรฐาน ถือเป็นอุปสรรคสำคัญอีกประการของการส่งออกไปยังอินเดีย รัฐบาลอินเดียกำหนดให้สินค้า 109 ชนิดจะต้องได้รับการรับรองจากสำนักมาตรฐานของอินเดียก่อน จึงจะสามารถนำเข้าได้ ตัวอย่างสินค้า เช่น สารปรุงแต่งอาหาร สารถนอมอาหาร ปูนซีเมนต์บางประเภท เครื่องใช้ไฟฟ้าบางชนิด แบตเตอรี่ชนิดเซลล์แห้ง เป็นต้น นอกจากนี้ ประเทศอินเดียยังมีการกำหนดมาตรฐานไอเสียของรถยนต์ที่ไม่โปร่งใสและเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตอินเดียมากกว่าผู้ผลิตจากต่างประเทศ สำหรับสินค้าสิ่งทออินเดียยังคงห้ามนำเข้าสิ่งทอที่ใช้ azo-dye ในกระบวนการผลิต ส่วนผลิตภัณฑ์เกษตรและอาหารนั้น หลายมาตรฐานสินค้าที่อินเดียกำหนดยังไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งส่งผลกระทบต่อสินค้าประเภทสัตว์ปีก อาหารสัตว์ ที่อินเดียนำเข้าจากต่างประเทศ รวมทั้งมาตรการกำกับการนำเข้าพืชของอินเดีย (Plant Quarantine) ได้ส่งผลกระทบต่อส่งออกผักและผลไม้สดจากไทยซึ่งฝ่ายไทยก็ได้หยิบยกขึ้นหารือกับอินเดีย โดยจะมีการจัดตั้ง SPS Cooperation และกำหนดให้มี focal point ของแต่ละฝ่ายเพื่อประสานงานระหว่างกันในการแก้ไขปัญหา นอกจากนี้สินค้าเกษตรที่ได้รับการดัดแปลงพันธุกรรมก็จะถูกอินเดียจับตาเป็นพิเศษ

ปัญหาการใช้มาตรการ NTM ต่าง ๆ ข้างต้น ฝ่ายไทยได้ยกขึ้นหารือกับอินเดียเพื่อลดอุปสรรคที่ผู้ส่งออกไทยต้องประสบในช่วงที่ผ่านมา โดยหนึ่งในเครื่องมือที่สำคัญที่จะใช้เพื่อลดปัญหาเรื่องมาตรฐานระหว่างกันคือ ข้อตกลงยอมรับมาตรฐานและการตรวจสอบมาตรฐานซึ่งกันและกัน (Mutual Recognition Arrangement : MRA) ซึ่งทั้งฝ่ายกำลังเจรจาอยู่ในปัจจุบัน (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2549)

ความท้าทายและการปรับตัวรองรับเขตการค้าเสรี

ประโยชน์จากกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีจะเกิดขึ้นสูงสุด เมื่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมมือและเตรียมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นร่วมกัน ความร่วมมือทั้งในด้านข้อมูล ข่าวสารข้อคิดเห็น ระหว่างหน่วยงานที่ทำหน้าที่เจรจาของภาครัฐ เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตร กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น และภาคเอกชน ตัวแทนภาครัฐกิจ สมาคมผู้ประกอบการ นักวิชาการ รวมทั้งองค์กรอิสระต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อผลของการเจรจา ดังนั้นทุกฝ่ายจึงต้องร่วมมือกัน เพื่อให้การเจรจาเกิดประโยชน์ส่วนรวมสูงสุด

ภายหลังการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ระดับการแข่งขันจะสูงขึ้นแต่ กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีก็จะเปิดโอกาสทางการค้าใหม่ ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องมีการปรับตัวเพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น และใช้ประโยชน์จากโอกาสที่เปิดกว้างนี้ สำหรับแนวทางที่ผู้ประกอบการอาจนำไปปรับใช้กับธุรกิจ เช่น

1. เพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต การจัดการ การบริหารต้นทุน ปรับใช้เทคนิคการบริหารสมัยใหม่และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่ทันสมัย
2. พัฒนารูปแบบและคุณภาพสินค้า โดยยกระดับคุณภาพและมาตรฐานให้สูงขึ้น เพื่อเข้าสู่ตลาดระดับบน ซึ่งจะช่วยลดการแข่งขันในสินค้าระดับล่าง และการสร้าง Brand Name สินค้าของไทยให้เป็นที่รู้จักในตลาดอินเดีย
3. ลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา (Research & Development) เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตให้สูงขึ้น
4. พัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะแรงงานฝีมือ และช่างเทคนิค ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและระดับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป
5. พัฒนาและขยายตลาดเชิงรุก โดยใช้ตลาดเป็นตัวแทนผลิตสินค้า ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ขยายช่องทางการตลาดในการเข้าถึงผู้บริโภคโดยตรงมากขึ้น มีกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าอย่างรวดเร็ว
6. พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนไทย กับภาคเอกชนของประเทศที่ร่วมจัดทำเขตการค้าเสรี เช่น การจัดตั้งสภาธุรกิจ เป็นต้น
7. ติดต่อกับคู่ค้าชาวอินเดียอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสัมพันธ์ทางการค้าในระยะยาว

แผนส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

ในปีพ.ศ. 2546 กรมส่งเสริมการส่งออกได้ตั้งเป้าหมายการส่งออกไปประเทศอินเดียให้ขยายตัวร้อยละ 12 แต่พอถึงสิ้นปีการส่งออกสามารถขยายตัวได้จริงถึงร้อยละ 54.5 และสำหรับในปีพ.ศ. 2547 กรมส่งเสริมการส่งออกได้ตั้งเป้าหมายว่าจะขยายการส่งออกไปประเทศอินเดียให้ได้ร้อยละ 55 เป็นมูลค่า 991 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะเป็นไปตามเป้าหมายที่นายกรัฐมนตรีของไทยและอินเดียได้ตั้งเป้าหมายไว้ให้มูลค่าการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้นเป็น 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ เนื่องจากในปีพ.ศ. 2547 ได้เริ่มมีการเร่งลดภาษีสินค้าบางส่วนภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย (กรมส่งเสริมการส่งออก, 2548)

นับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปี พ.ศ. 2547 เมื่อประเทศไทยและอินเดียเริ่มดำเนินการลดอัตราภาษีสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษี (Early Harvest Products: EHPs) ระหว่างกัน ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ถึงอย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกของไทยยังคงให้ความสนใจในการขอรับสิทธิประโยชน์ ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียน้อยมาก โดยในช่วงเดือนกันยายน ปีพ.ศ. 2547 จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ปีพ.ศ.2548 รวมระยะเวลา 6 เดือน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้ออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าให้แก่ผู้ส่งออกสินค้าไทยไปอินเดียเพียง 597 ฉบับ คิดเป็นมูลค่ารวม 1,515.8 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ การขอรับสิทธิประโยชน์ ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียที่เพิ่งเริ่มมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลาเพียง 2 เดือน ตั้งแต่ มกราคม-กุมภาพันธ์ ปีพ.ศ.2548 แต่กลับมียอดการออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าสูงถึง 1,666 ฉบับ คิดเป็นมูลค่ารวม 4,716.7 ล้านบาท

สาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ส่งออกของไทยใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ไม่มากนัก เนื่องจาก

1. สินค้าที่นำมาลดอัตราภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย มีเพียง 82 รายการ ในขณะที่สินค้าที่ออสเตรเลียนำมาลดอัตราภาษีให้แก่ไทยมีสูงถึงกว่า 5,000 รายการ
2. ผู้ส่งออกสินค้าของไทยส่วนใหญ่ ยังไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์ที่พึงได้รับจากเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

- การค้ากับประเทศอินเดียมีความซับซ้อน ทั้งด้านภาษีและรูปแบบการดำเนินธุรกิจของชาวอินเดีย รวมทั้งการเมืองการปกครอง เนื่องจากแต่ละแคว้นของประเทศอินเดียมีรัฐบาลท้องถิ่นซึ่งปกครองตนเอง ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาลกลาง ทำให้มีกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจเป็นจำนวนมาก และค่อนข้างมีความหลากหลาย ซึ่งล้วนเป็นอุปสรรคสำคัญของผู้ส่งออกไทยในการเข้าสู่ตลาดอินเดีย และเพื่อสนับสนุนให้ผู้ส่งออกของไทยหันมาสนใจทำการค้ากับประเทศอินเดียมากขึ้น ตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลที่มุ่งหวังจะเปิดตลาดและเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับสินค้าไทย กระทรวงพาณิชย์ จึงจัดทำแผนส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ดังนี้

1. การจัดทำระบบการตรวจสอบคุณสมบัติด้านแหล่งกำเนิดสินค้า ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (Rules of Origin Verification System : ROVERS) เพื่อช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการยื่นขอตรวจสอบต้นทุนการผลิตสินค้าที่จะส่งออกภายใต้ความตกลงการค้าเสรีที่ประเทศไทยทำกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะช่วยกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่เจรจาเขตการค้าเสรีรวมถึงประเทศอินเดียได้ในระดับหนึ่ง

2. การจัดตั้งทีมปฏิบัติการพิเศษเคลื่อนที่เร็ว (Special Task Force : STF) เพื่อออกสำรวจตลาดส่งออกเป้าหมายของประเทศไทยและอินเดีย ตลอดจนศึกษาภาวะตลาดและแสวงหาช่องทางในการเข้าสู่ตลาดอินเดีย โดยเริ่มจากการเดินทางไปเมืองสำคัญของประเทศอินเดีย เช่น กัลกัตตา และเมืองกุพเนศวร ทั้งนี้กิจกรรมสำคัญเพื่อส่งเสริมการส่งออกไปประเทศอินเดียมีหลายลักษณะ

ตารางที่ 14 สรุปกิจกรรมสำคัญเพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของไทยไปอินเดีย

กิจกรรม	สถานที่	วัน/เดือน/ปี
1.การจัดคณะ Study Mission เพื่อศึกษาตลาดตามเมืองสำคัญ	- ครั้งที่ 1 ณ เมืองกัลกัตตา รัฐเบงกอล ตะวันตก เมือง Kuxahati รัฐอัสสัม และเมืองชัยปุระ รัฐราชสถาน - ครั้งที่ 2 ณ เมืองคานธีนคร รัฐคุชราต และเมืองกุพเนศวรรัฐโอริสสา	-ระหว่างวันที่ 23-30 มกราคม ปีพ.ศ. 2548 -ระหว่างวันที่ 7-13 มีนาคม ปีพ.ศ. 2548

ตารางที่ 14 (ต่อ)

กิจกรรม	สถานที่	วัน/เดือน/ปี
	- ครั้งที่ 3 ณ เมืองกัลกัตตา รัฐเบงกอล ตะวันตก เมืองลัคเนา รัฐอุตตรประเทศ และเมืองปัญจา รัฐพิหาร	-ระหว่างวันที่ 8-14 มีนาคม ปี พ.ศ. 2548
2.การจัดคณะ Export Rally เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกของ	- ณ เมืองกัลกัตตา รัฐเบงกอลตะวันตก	-เดือนมีนาคม ปีพ.ศ. 2548
ไทยสามารถเจาะตลาดในเมืองที่มีศักยภาพของอินเดีย	- ณ เมืองกฤษนา รัฐโอริสสา	-เดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2548
3.การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในอินเดีย	- งานแสดงสินค้า World of franchising ณ กรุงนิวเดลี (เมืองหลวงของอินเดีย)	-ระหว่างวันที่ 17-19 มีนาคม ปีพ.ศ. 2548
	- งานแสดงสินค้า World of Food India ณ เมืองไฮเดอราบาด รัฐอานธรประเทศ	-เดือนธันวาคม ปีพ.ศ. 2548
4.การเข้าร่วมงาน Thailand Exhibition	- Thailand Exhibition Chennai ณ เมืองเจนไน ใน รัฐทมิฬนาฑู	-ระหว่างวันที่ 8-10 กรกฎาคม ปีพ.ศ.2548
	- Thailand Exhibition Bangalore ณ เมืองบังคาลอร์ รัฐกรณาฏกะ	-ระหว่างวันที่ 13-17 กรกฎาคม ปีพ.ศ.2548
	- Thailand Exhibition Hyderabad ณ เมืองไฮเดอราบาด รัฐอานธรประเทศ	-ระหว่างวันที่ 9-11 กันยายน ปีพ.ศ.2548
	- Thailand Exhibition Mumbai ณ เมืองมุมไบ รัฐมหาราษฏระ	-ระหว่างวันที่ 24-28 พฤศจิกายน ปีพ.ศ.2548
	- Thailand Exhibition Mumbai ณ เมืองมุมไบ รัฐมหาราษฏระ	-เดือนธันวาคม ปีพ.ศ.2548

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2548)

ศักยภาพของสินค้าและบริการไทยในตลาดอินเดีย

ภายหลังจากที่ประเทศไทยและอินเดีย เริ่มดำเนินการลดภาษีสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษี (Early Harvest Products : EHPs) ระหว่างกัน ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย สำหรับความคืบหน้าในปัจจุบัน ไทยและอินเดียกำลังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อลดภาษีสินค้าระหว่างกันลงอีกกว่า 5,000 รายการ รวมถึงการเจรจาในประเด็นอื่น ๆ อาทิ ภาควิชาการการลงทุน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นต้น

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ไทยเลือกอินเดียเป็นประเทศเป้าหมายในการจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) เนื่องจากอินเดียเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีประชากรถึง 1,000 ล้านคน ในจำนวนนี้เป็นประชากรระดับกลางถึงสูงที่มีกำลังซื้อประมาณ 300 ล้านคน ประกอบกับเศรษฐกิจของอินเดียมีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์สูงอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันอินเดียมีศักยภาพสูงในการเป็นประตูการค้าสู่ประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ รวมทั้งกลุ่ม BIMSTEC เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับประเทศเหล่านี้ให้กว้างขวางขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า การที่อินเดียมีพื้นที่กว้างขวาง (อินเดียมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 7 ของโลก) ทำให้ลักษณะนิสัย วัฒนธรรม ตลอดจนพฤติกรรมผู้บริโภคของชาวอินเดียมีความหลากหลายและแตกต่างกันไปตามวิถีการดำรงชีวิตในแต่ละพื้นที่ โดยในภาพรวม ประชากรที่อาศัยอยู่ทางตอนเหนือค่อนข้างอนุรักษ์นิยม ขณะที่ประชากรที่อาศัยอยู่ทางตอนใต้ของประเทศมีความทันสมัยและเปิดรับวัฒนธรรมจากต่างประเทศมากกว่า ประกอบกับประชากรมีรายได้สูง ทำให้นิยมจับจ่ายใช้สอยมากกว่าประชากรทางเหนือ ดังนั้น หากต้องการประสบความสำเร็จในการบุกตลาดอินเดีย ผู้ประกอบการจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเลือกพื้นที่ที่ต้องการเข้าไปเจาะตลาด ให้เหมาะสมกับสินค้าที่ผลิต ทั้งนี้ข้อมูลสินค้าและบริการไทยที่มีศักยภาพในแต่ละพื้นที่ของตลาดอินเดีย มีรายละเอียด ดังนี้

เมืองนิวเดลี เป็นเมืองหลวงของอินเดีย ตั้งอยู่ตอนกลางของประเทศก่อนไปทางเหนือ สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องแก้ว ภาชนะพลาสติก ชิ้นส่วนยานยนต์ และอุปกรณ์ประดับยนต์ ร้านอาหารไทยและสปา

เมืองมุมไบ (ชื่อเดิม คือ บอมเบย์) เป็นศูนย์กลางทางการค้า การเงิน และการคมนาคม เป็นเมืองท่าสำคัญตั้งอยู่ทางตะวันตกของอินเดีย และเป็นแหล่งผลิตภาพยนตร์สำคัญของอินเดีย สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องแก้ว ภาชนะพลาสติก ชิ้นส่วนยานยนต์ และอุปกรณ์ประดับยนต์ ร้านอาหารไทย สปา ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตภาพยนตร์และกิจกรรมบันเทิง

เมืองบังคาลอร์ เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อิเล็กทรอนิกส์ การบิน และอวกาศ ตั้งอยู่ตอนกลางของประเทศค่อนข้างไปทางใต้ สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสิ่งปรุงรสอาหาร อาหารแปรรูป (ปลากระป๋อง) เครื่องแก้วและผลิตภัณฑ์ร้านอาหารไทย และสปา

เมืองฟารดาบาด ตั้งอยู่ทางตะวันออกของอินเดีย สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค (เน้นราคาต่ำ)

เมืองอาเมดาบาด ตั้งอยู่ทางตะวันตกของอินเดีย สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ภาชนะพลาสติก เครื่องประดับตกแต่งบ้าน (เน้นราคาต่ำ)

เมืองไฮเดอราบาด ตั้งอยู่ทางตอนกลางค่อนข้างไปทางใต้ของอินเดีย เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงด้านเทคโนโลยี และการศึกษา สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ สิ่งปรุงรสอาหาร อาหารแปรรูป เครื่องใช้และเครื่องประดับตกแต่งบ้าน เฟอร์นิเจอร์ไม้เนื้ออ่อน เสื้อผ้าและสิ่งทอ ดอกไม้ประดิษฐ์ สินค้าอุปโภคบริโภค หนังสือและสิ่งพิมพ์ ชิ้นส่วนยานยนต์ และอุปกรณ์ประดับยนต์ ร้านอาหารไทยและสปา

เมืองเจนไน (ชื่อเดิม คือ แมดราส) เป็นศูนย์กลางธุรกิจทางภาคใต้ของอินเดีย มีอุตสาหกรรมหลัก คือ อุตสาหกรรมรถยนต์ สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ และอุปกรณ์ประดับยนต์ รวมทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องแก้ว ภาชนะพลาสติก ร้านอาหารไทย และสปา

เมืองคราลา ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของอินเดีย สินค้าและบริการของไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาดนี้ ได้แก่ กะทิ ขางพารา เส้นก๋วยเตี๋ยวอบแห้ง และสิ่งปรุงรสอาหาร

การค้าบริการในตลาดอินเดีย

ประเทศอินเดียกำลังจะกลายเป็นประเทศผู้ส่งออกบริการรายใหญ่ของโลก โดยเฉพาะในธุรกิจ Call center และซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ อย่างไรก็ดี ในธุรกิจบริการที่สำคัญภาครัฐบาลยังคงเป็นผู้ดำเนินการเอง ส่วนธุรกิจที่ภาคเอกชนและผู้ประกอบการต่างประเทศมีบทบาทสำคัญได้แก่ ธุรกิจโฆษณา บัญชี รถยนต์ให้เช่า และธุรกิจที่ปรึกษา สำหรับธุรกิจบริการด้านการสื่อสาร บริการวิชาชีพ (professional services) หรือการเงินนั้น ประเทศอินเดียยังคงไม่ผ่อนคลายกฎระเบียบมากนัก

สำหรับการเจรจาเปิดเสรีภาคบริการของประเทศอินเดีย ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนั้น ยังคงอยู่ในขั้นตอนของการเจรจาซึ่งคาดว่าจะเสร็จสิ้นภายในปี พ.ศ. 2549 สำหรับภาคธุรกิจบริการที่ประเทศไทยให้ความสำคัญ และได้พยายามผลักดันให้ประเทศอินเดียเปิดเสรีได้แก่ ธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว/สุขภาพ การขนส่ง โทรคมนาคม บริการด้านคอมพิวเตอร์ การเงิน ธุรกิจบริการวิชาชีพ และการก่อสร้าง เป็นต้น

ปัญหาการค้าวิภาติ

1. ประเทศอินเดียจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงและอากรอื่น ๆ ในการนำเข้าสินค้า ทำให้อัตราภาษีที่ประเทศผู้นำเข้าต้องชำระโดยรวมอยู่ในอัตราที่สูง และเสียโอกาสในการแข่งขันกับสินค้าจากประเทศอื่นที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่า ซึ่งถึงแม้ว่าประเทศอินเดียจะปรับลดอัตราภาษีลงตามภาระผูกพันในองค์การการค้าโลก โดยอัตราภาษีส่วนใหญ่ลดลงเหลือร้อยละ 20 (ยกเว้นสินค้าเกษตร อาหาร ยาสูบ และเครื่องดื่มน้ำที่มีแอลกอฮอล์) แต่ก็ยังคงมีมาตรฐานที่มีใช้อยู่สำคัญอยู่ คือ มาตรการต่อต้านการทุ่มตลาด (Anti-Dumping) และมาตรการ Safeguard ในกลุ่มสินค้าเกษตรและสิ่งทอ

2. การนำสินค้าเข้าซื้อขายบางประเภทในประเทศอินเดีย จะต้องทำการซื้อขายผ่านตัวแทนของรัฐบาล (State trading) ซึ่งรัฐบาลจะเป็นผู้ผูกขาดการนำเข้า เช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปุ๋ย พืช น้ำมันและเมล็ด และธัญพืช

3. ในแต่ละรัฐของประเทศอินเดียจะสามารถจัดเก็บภาษีนำเข้าสินค้าจากรัฐอื่นได้ เพื่อนำรายได้เข้าสู่รัฐ โดยในหลักการการค้าระหว่างรัฐ จะเป็นการแยกตัวออกจากเศรษฐกิจประเทศ โดยเฉพาะการค้าสินค้าเกษตร ถึงแม้ว่ารัฐบาลกลางจะประกาศใช้การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (เมษายน ปีพ.ศ. 2546) แต่ก็ยังไม่สามารถดำเนินการได้ทั่วประเทศ เนื่องจากยังขาดขั้นตอนวิธีราชการ

4. ประเทศอินเดียยังคงสงวนสินค้าประมาณ 600 รายการสำหรับอุตสาหกรรมรายย่อยในประเทศ เช่น ในกลุ่มสิ่งทอ และของเล่น

5. ขบวนการทางศุลกากรที่ไม่สะดวก รวมทั้งความยุ่งยากและล่าช้าในการดำเนินการด้านเอกสาร

6. สินค้าที่ประเทศอินเดียนำเข้าจากไทย จำกัดอยู่ในกลุ่มสินค้าขั้นกลาง (Semi-finished Goods) ซึ่งมีปริมาณไม่แน่นอนและไม่สม่ำเสมอ

กฎแหล่งกำเนิดสินค้า

กฎแหล่งกำเนิดสินค้าเป็นกฎเกณฑ์ที่ประเทศคู่เจรจาเขตการค้าเสรี กำหนดขึ้นระหว่างกัน เพื่อตรวจสอบสัญชาติของสินค้า ซึ่งสินค้าแต่ละชนิดก็จะมีกฎแหล่งกำเนิดแตกต่างกันไป และแตกต่างกันไปอีกในแต่ละประเทศคู่เจรจา สินค้าที่อยู่ในกลุ่มเดียวกันก็อาจจะมีกฎเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกัน หรืออาจแตกต่างกันก็ได้ สินค้าส่งออกของไทยที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะต้องเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยและมีคุณสมบัติถูกต้องตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าที่ไทยและอินเดียนำหนดร่วมกัน ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวกำลังอยู่ระหว่างการเจรจา สำหรับสินค้าในกลุ่มเร่งผลผลิต Early Harvest Products 82 รายการ ทั้งสองฝ่ายได้กำหนดให้ใช้กฎแหล่งกำเนิดสินค้าชั่วคราวไปก่อนจนกว่ากฎเกณฑ์ถาวรจะเจรจาเสร็จ ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548)

(1) หลักเกณฑ์ Wholly Obtained (WO) คือ สินค้าที่ผลิตโดยใช้วัตถุดิบภายในประเทศทั้งหมดจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีภายใต้กรอบเขตการค้าเสรี เช่น สินค้าเกษตร สินค้าแร่ต่าง ๆ รวม 10 รายการ

(2) หลักเกณฑ์ Percentage Criterion หรือหลัก Local Content (LC) คือ สินค้าที่ผลิตโดยใช้สัดส่วนวัตถุดิบและต้นทุนภายในประเทศต่อราคาส่งออก (Local Value Added Content :LVAC) ไม่น้อยกว่าร้อยละตามที่กำหนดในแต่ละสินค้า (ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ที่ร้อยละ 40 ของมูลค่า f.o.b) จะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี สินค้าที่ใช้หลักเกณฑ์ในข้อนี้ ได้แก่ อาหารทะเลปรุงแต่ง เป็นต้น

สำหรับสูตรการคำนวณอัตราต้นทุนการผลิตภายในประเทศ (LVAC) คือ

$$LVAC (\text{ร้อยละ}) = \frac{\text{ราคาสินค้า f.o.b} - \text{มูลค่าวัตถุดิบนำเข้า}}{\text{ราคาสินค้า f.o.b}} * 100$$

(3) หลักเกณฑ์ Substantial Transformation (ST) คือ สินค้าที่มีการผลิตตามหลักการเปลี่ยนพิกัดศุลกากรในระดับ 4 หลักหรือ 6 หลัก ซึ่งหลักนี้มักจะใช้ร่วมกับหลักเกณฑ์ Percentage Criterion คือ สินค้าจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีเมื่อ ผ่านหลักเกณฑ์ทั้งสองนี้ สินค้าที่อยู่ในกลุ่มต้องใช้หลักในข้อนี้ ได้แก่ เครื่องรับโทรทัศน์สี นาฬิกา เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีด สารเคมีต่าง ๆ ส่วนประกอบเครื่องเพชรพลอย รวม 68 รายการ

อย่างไรก็ดี สำหรับสินค้าที่มีขั้นตอนและผ่านกระบวนการผลิตอย่างง่าย เช่น การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ การแยกส่วนประกอบ การประทับตรา การฝังลม การเติมเกลือ การแปรรูป การดัดแปลง การทำให้แห้ง การบดหยาบ การทำให้เย็น การฆ่าสัตว์ การกำจัดฝุ่น การคัดเลือก เป็นต้น จะไม่ถือว่าสินค้านั้นมีแหล่งกำเนิดจากประเทศผู้ส่งออก ไม่ว่าสินค้านั้นจะเปลี่ยนพิกัดศุลกากรหรือไม่ก็ตาม

ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย

การวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทย และอินเดีย ในส่วนแรก จะเป็นการวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับลดอัตราภาษีนำเข้า และในส่วนที่สองจะเป็นการ วิเคราะห์ผลกระทบของการปรับลดการกีดกันที่มีใช้อยู่

1. ผลกระทบของการปรับลดอัตราภาษีนำเข้า

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ 1) ระดับการกีดกันการค้าโดยภาษีนำเข้าของไทย และอินเดีย 2) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจระดับมหภาค และการค้าระหว่างประเทศจากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้า ระหว่างไทยและอินเดีย และ 3) ผลกระทบต่อภาคการผลิต จากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าระหว่าง ไทย และอินเดีย ทั้งนี้จะแสดงผลกระทบดังกล่าวต่อเศรษฐกิจไทยและอินเดีย ตามลำดับระดับอัตรา ภาษีนำเข้าของไทยและอินเดีย (สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2549)

ประเทศไทยเก็บภาษีนำเข้าจากอินเดียโดยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 9.43 โดยภาคการผลิตที่มีการ จัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราสูงได้แก่ ผัก ผลไม้และเมล็ดธัญ (ร้อยละ 17.78), พืชไร่อื่น ๆ (ร้อยละ 52.00), ประมง (ร้อยละ 38.00), ผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์อื่น ๆ (ร้อยละ 31.28), สิ่งทอ (ร้อยละ 18.94), เครื่องแต่งกาย (ร้อยละ 27.65), ยานยนต์และชิ้นส่วน (ร้อยละ 17.49) เป็นต้น

ในอดีตประเทศอินเดียบริหารเศรษฐกิจโดยใช้นโยบายพึ่งพาตนเองเป็นหลัก โดยมีการเก็บ ภาษีนำเข้าในอัตราสูงเพื่อปกป้องภาคการผลิตภายในประเทศ ในช่วงต้นทศวรรษที่1990 อินเดียได้ ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ และได้ค่อย ๆ ปรับลดอัตราภาษี นำเข้าเพื่อส่งเสริมการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ

ประเทศอินเดียเก็บภาษีนำเข้า กับสินค้านำเข้าจากประเทศไทยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 24.63 ซึ่ง จัดว่ามีอัตราภาษีเฉลี่ยที่อยู่ในเกณฑ์สูง ทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยภาคการผลิตที่ มีการจัดเก็บภาษีในอัตราสูง ได้แก่ เมล็ดพืชน้ำมัน (ร้อยละ 40.00), พืชอื่น ๆ (ร้อยละ 24.93), ป่าไม้ (ร้อยละ 45.00), น้ำตาล (ร้อยละ 40.92), เครื่องแต่งกาย (ร้อยละ 30.00), สิ่งทอ (ร้อยละ 38.62), เครื่องหนัง (ร้อยละ 28.21), เคมีภัณฑ์ ยางและพลาสติก (ร้อยละ 29.89), ยานยนต์และชิ้นส่วน (ร้อย ละ 34.94) เป็นต้น

ผลกระทบของการปรับลดอัตราภาษีต่อประเทศไทย

1) ผลกระทบระดับมหภาคและการค้าระหว่างประเทศ มีดังนี้

ผลกระทบต่อระดับราคา

การปรับลดอัตราภาษีนำเข้า ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งออก น้ำตาล สิ่งทอ โลหะอื่น ๆ และยานยนต์และส่วนประกอบ ทำให้อุปสงค์ต่อแรงงานและที่ดินสูงขึ้น โดยค่าแรงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 0.39 ค่าเช่าที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.52 รวมทั้งค่าเช่าสินค้านำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.03 โดยรวมราคาสินค้าภายในประเทศ (GDP deflator) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.09 และต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ดัชนีราคาสินค้าส่งออกของไทยสูงขึ้นร้อยละ 0.12

ผลกระทบต่อ GDP, สถิติการสังคม และการใช้จ่ายภายในประเทศ

นอกจากการขยายตัวเศรษฐกิจภาคระหว่างประเทศแล้ว เศรษฐกิจภายในประเทศของไทยมีการขยายตัว อันเนื่องมาจากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้า โดยการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 0.41 การลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.47 และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริง (Real GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.34 และสถิติการสังคมเพิ่มขึ้นประมาณ 545.2 ล้านเหรียญสหรัฐ และการออมที่แท้จริงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.39 ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของไทยในส่วนใหญ่ เป็นผลกระทบจากการที่ประเทศอินเดียเปิดเสรีในประเทศไทย (External Effect) และพบว่าผลกระทบนี้ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.34 เนื่องจากอินเดียมีการกีดกันทางการค้าที่อยู่ในระดับสูง ขณะเดียวกันผลประโยชน์ที่ได้จากการเปิดเขตการค้าเสรีโดยประเทศไทยเป็นฝ่ายลดภาษีให้แก่อินเดีย (Internal Effect) จะมีค่าไม่สูงนัก คือ ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.02 โดยเหตุผลประการหนึ่งคือ มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับอินเดียอยู่ในระดับที่ไม่สูงนัก

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.52 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อสินค้าไทยจากประเทศอินเดีย อย่างไรก็ตาม

ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.66 ซึ่งเป็นการนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดภาษีทำให้สินค้านำเข้าจากประเทศอินเดียถูกลง และเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย ซึ่งเกิดจากการเปิดเสรีของตลาดอินเดีย โดยรวมดุลการค้าของประเทศไทยจะลดลง 94.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ^๕ ดังนั้น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์ทางด้านตลาดการค้าขนาดใหญ่ของประเทศไทยเป็นสำคัญ

จากการพิจารณาผลกระทบกระแสการค้าระหว่างประเทศ พบว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนำไปสู่การขยายปริมาณทางการค้า โดยปริมาณการส่งออกของไทยไปยังประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 113.87 ในขณะที่ปริมาณการส่งออกของอินเดียมายังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.78 จากการที่เศรษฐกิจไทยเติบโตขึ้นทำให้การนำเข้าของไทยเพิ่มขึ้นจากประเทศนอกเขตการค้าเสรี โดยนำเข้าจากมาเลเซียและสิงคโปร์เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.33 และ 0.30 ตามลำดับ รวมทั้งนำเข้าจากญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.35 เป็นต้น นอกจากนี้การส่งออกของอินเดียไปยังตลาดอื่น ๆ นอกเขตการค้าเสรีมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น

นอกจากนี้พบว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ยังนำไปสู่การเบี่ยงเบนทางการค้า โดยการส่งออกของไทยไปยังตลาดประเทศสมาชิกอาเซียน ลดลงระหว่างร้อยละ 0.29 ถึง 0.43 และการส่งออกไปยังประเทศจีนและญี่ปุ่นลดลง ร้อยละ 0.53 และ 0.41 ตามลำดับ นอกจากนี้การนำเข้าของไทย และอินเดียจากประเทศนอกเขตการค้าเสรี อาทิเช่น การนำเข้าของไทยจากอินโดนีเซียลดลงร้อยละ 0.11 ในขณะที่การนำเข้าของอินเดียจากประเทศนอกเขตการค้าเสรีลดลง เช่น การนำเข้าจากจีนลดลงร้อยละ 2.11 อินโดนีเซียลดลงร้อยละ 1.99 และฟิลิปปินส์ลดลงร้อยละ 1.86 และจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีเศรษฐกิจไทยจะได้รับประโยชน์จากการค้ากับอินเดียในแง่ตลาดส่งออกที่มีขนาดใหญ่ และทำให้การค้าของอินเดียบกับประเทศคู่ค้าหลักกลับขยายตัวเพิ่มขึ้น ในส่วนของประเทศไทยจะได้ประโยชน์ในแง่ต้นทุนที่ต่ำลง และประสิทธิภาพในการผลิตที่สูงขึ้น

2) ผลกระทบต่อภาคการผลิต

ในการวิเคราะห์ผลกระทบรายภาคการผลิต ซึ่งเกิดจากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้านั้น จะพิจารณาแบ่งออกเป็น ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านบวกต่อปริมาณผลผลิต และภาคการผลิต

ที่ได้รับผลกระทบด้านลบ นอกจากนี้จะวิเคราะห์กลุ่มภาคการผลิตตามประเภทของผลกระทบหลัก ๆ ที่ภาคการผลิตนั้นได้รับสุทธิจากการเปิดเสรี

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านบวก

ภาคการผลิตของไทยที่ได้รับผลกระทบด้านบวก จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เนื่องมาจากการที่อินเดียลดอัตราภาษีนำเข้าลง (External Effect) ทำให้สินค้าส่งออกของไทยส่งออกไปได้มากขึ้น (Trade Effect) ทำให้มีผลผลิต ราคา และดุลการค้าที่สูงขึ้น ได้แก่

- น้ำตาล จะได้รับผลประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดียในอัตราร้อยละ 0.42 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.24 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 185.30 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.87 ส่งผลให้ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.30 ดุลการค้าของไทยจะเพิ่มขึ้น 43.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญอุตสาหกรรมน้ำตาลให้ความเห็นว่า อินเดียเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกน้ำตาลรายใหญ่ของโลก และจัดเป็นประเทศคู่แข่งสำคัญของประเทศไทย ดังนั้นจึงมีโอกาสน้อยมากที่ไทยจะสามารถส่งออกไปขายในอินเดีย

- พืชอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดียในอัตราร้อยละ 24.93 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.48 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 77.64 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.32 ส่งผลให้ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.46 ดุลการค้าของไทยจะเพิ่มขึ้น 27.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

- สิ่งทอ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย ในอัตราร้อยละ 38.62 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.00 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 175.82 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.36 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.08 ดุลการค้าของไทยจะเพิ่มขึ้น 159.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมสิ่งทอได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเปิดเสรีว่า อินเดียมีอุตสาหกรรมสิ่งทอที่ครบวงจรและมีระดับเทคโนโลยีทางด้านสิ่งทอสูง นอกจากนี้ในปัจจุบันยังสามารถผลิตเครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอได้เอง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของอินเดียในอุตสาหกรรมนี้มีสูงกว่าไทย

- ผลิตภัณฑ์จากหนัง จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย ในอัตราร้อยละ 28.21 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.68 โดยมีมูลค่าการส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 497.84 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.52 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.09 ค่าการค้ำของไทยจะเพิ่มขึ้น 18.85 ล้านบาทสหรัฐฯ

- เคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดียในอัตราร้อยละ 29.89 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.85 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 104.33 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.61 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.14 ค่าการค้ำของไทยจะเพิ่มขึ้น 68.63 ล้านบาทสหรัฐฯ

- โลหะอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย ในอัตราร้อยละ 28.33 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.81 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 212.92 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.07 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.04 ค่าการค้ำของไทยจะเพิ่มขึ้น 3.30 ล้านบาทสหรัฐฯ

- ยานยนต์และชิ้นส่วน จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดียในอัตราร้อยละ 34.94 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.45 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1538.94 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.56 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.04 ค่าการค้ำของไทยจะเพิ่มขึ้น 13.58 ล้านบาทสหรัฐฯ ผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้ให้ความเห็นว่า ในระยะยาวอินเดียจะได้เปรียบไทยในแง่ของการประหยัดต่อขนาด เนื่องจากอินเดียจัดเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่

- อุปกรณ์ไฟฟ้า จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดียในอัตราร้อยละ 33.91 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.50 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 269.46 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.46 ราคาภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.05 ค่าการค้ำของไทยจะเพิ่มขึ้น 16.94 ล้านบาทสหรัฐฯ

นอกจากภาคการผลิตข้างต้นที่ได้รับประโยชน์จากการส่งออก ยังมีภาคการผลิตที่ได้รับประโยชน์เนื่องจากการเติบโตของภาคการผลิตอื่น ๆ หรือจากเศรษฐกิจโดยรวมซึ่งเป็นผลมาจากการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย ได้แก่

- พืชเส้นใย ผลผลิตในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.25 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดเสรีของอินเดีย ทำให้เกิดการขยายตัวของภาคสิ่งทอ ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ต่อพืชเส้นใยซึ่งใช้เป็นปัจจัยการผลิตขยายตัวตาม ระดับราคาในภาคการผลิตนี้จะสูงขึ้นร้อยละ 0.88 การส่งออกลดลงร้อยละ 3.34 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 16.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตามการผลิตพืชเส้นใยในประเทศไทยจัดได้ว่ามีปริมาณที่ต่ำมาก ทำให้ประโยชน์ที่ได้รับจากการเปิดเสรีไม่สูงนัก

- เหล็กกล้า ผลผลิตในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.68 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดเสรีของอินเดีย ทำให้เกิดการขยายตัวของภาคยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ต่อเหล็กกล้าซึ่งใช้เป็นปัจจัยการผลิตขยายตัวตาม ระดับราคาในภาคการผลิตนี้จะสูงขึ้นร้อยละ 0.05 การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.91 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 18.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

- เครื่องจักรและอุปกรณ์อื่น ๆ ผลผลิตในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.59 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดเสรีของอินเดียทำให้เกิดการขยายตัวของภาคยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ต่อเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งใช้เป็นปัจจัยการผลิตขยายตัวตาม ระดับราคาในภาคการผลิตนี้จะสูงขึ้นร้อยละ 0.05 การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.76 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 38.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านลบ

ภาคการผลิตของไทยที่ได้รับผลกระทบต่อผลผลิตภายในประเทศทางด้านลบ จากการทดแทนการผลิตโดยสินค้านำเข้าจากอินเดียซึ่งมีราคาต่ำกว่า ทำให้ปริมาณการนำเข้าสูงขึ้น ดุลการค้าลดลงและราคาภายในประเทศลดลง ได้แก่

- แร่ธาตุอื่น ๆ ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.74 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 49.79 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.52

- ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.66 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 40.96 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.36 ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ ที่ประเทศไทยนำเข้าจากอินเดียในปัจจุบัน ได้แก่ เกล็ด, แป้ง, พริกไทย, ใบชา (หมัก), และผงกระหรี่ เป็นต้น

- เครื่องแต่งกาย ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.74 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 563.73 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.05

อุปสงค์และอุปทานที่สูงขึ้นในบางภาคการผลิต ส่งผลให้ภาคการผลิตอื่น ๆ ได้รับผลกระทบด้านลบจากการเคลื่อนย้ายทรัพยากรได้แก่

- ข้าวที่สีแล้ว มีราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.21 ผลผลิตลดลงร้อยละ 0.4 ปริมาณการส่งออกของ ไทยลดลงร้อยละ 0.59 ในขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.49 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 7.16 ล้าน เหรียญสหรัฐฯ

ภาคการผลิตบางภาคของไทยได้รับผลกระทบด้านลบ สืบเนื่องจากหลังการเปิดเสรีการค้า ระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้อินเดียมีการปรับโครงสร้างทำให้มีต้นทุนการผลิตที่ลดลง จึงทำให้ประเทศไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันให้กับอินเดีย ได้แก่

- เครื่องแต่งกาย โดยประเทศไทยมีการส่งออกลดลงร้อยละ 0.46 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.74 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 563.73 ส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.05 ดุลการค้าลดลง 19.39 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

- อุตสาหกรรมอื่น ๆ ประเทศไทยมีการส่งออกลดลงร้อยละ 0.49 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.44 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.07 ส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.25 ดุลการค้าลดลง 20.32 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

ผลกระทบของการปรับลดอัตราภาษีต่อประเทศอินเดีย

1) ผลกระทบระดับมหภาคและการค้าระหว่างประเทศ มีดังนี้

ผลกระทบต่อระดับราคา

การที่ประเทศอินเดียปรับลดอัตราภาษีนำเข้าต่อสินค้าจากประเทศไทย ส่งผลให้สินค้า ภายในประเทศอินเดียมีราคาลดลง ในขณะที่เดียวกันการที่ประเทศไทยลดอัตราภาษีให้กับอินเดีย

และการที่อุปสงค์ต่อสินค้าอินเดียในตลาดโลกสูงขึ้น เนื่องมาจากราคาและต้นทุนที่ต่ำลงของสินค้าที่ผลิตในอินเดีย ส่งผลให้อุปสงค์ของปัจจัยการผลิตในอินเดียสูงขึ้น จากผลกระทบทั้งสองดังกล่าวโดยรวมทำให้ค่าแรงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.07 ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.15 ในขณะที่ราคาสินค้าทุนลดลงร้อยละ 0.03 ทำให้ระดับราคาสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้าส่งออกปรับตัวลดลง โดยรวมราคาสินค้าภายในประเทศ (GDP deflator) ลดลงร้อยละ 0.02 ดัชนีราคาสินค้าส่งออกของอินเดียไม่เปลี่ยนแปลง

ผลกระทบต่อ GDP, สถิติการสังคม และการใช้จ่ายภายในประเทศ

จากการปรับตัวของการผลิตในประเทศอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงภาษี เศรษฐกิจภายในประเทศของอินเดียมีการขยายตัว โดยการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 0.03 การลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16 และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริง (Real GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.04 และสวัสดิการสังคมเพิ่มขึ้นประมาณ 74.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และการออมที่แท้จริงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.04 ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของอินเดียเป็นผลกระทบจากการที่ประเทศไทยเปิดเสรีให้ประเทศอินเดีย (External Effect) ซึ่งพบว่าผลกระทบนี้ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.04 ในขณะเดียวกันการเปิดการค้าเสรีโดยประเทศอินเดียเป็นฝ่ายลดภาษีให้แก่ไทย (Internal Effect) ทางด้านลบ คือ ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นลดลงเพียงร้อยละ 0.01 และสวัสดิการสังคมลดลง 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เนื่องจากการแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากไทย และส่งผลให้อัตราการค่า และรายได้จากปัจจัยการผลิตขั้นต้นลดลง

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.02 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อสินค้าอินเดียจากประเทศไทย และตลาดโลก อย่างไรก็ตามประเทศอินเดียนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.12 ซึ่งเป็นการนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของอินเดีย โดยรวมดุลการค้าของประเทศไทยจะลดลง 51.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

จากการพิจารณาผลกระทบกระแสการค้าระหว่างประเทศ พบว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนำไปสู่การขยายปริมาณทางการค้า โดยปริมาณการส่งออกของอินเดียมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.78 นอกจากนี้การส่งออกของอินเดียไปยังประเทศอื่น ๆ สูงขึ้น ทำให้โดยรวมการส่งออกของอินเดียไปยังตลาดโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.79 สาเหตุที่ทำให้อุปสงค์ต่อสินค้าอินเดียเพิ่มขึ้น ก็เนื่องมาจากราคาและต้นทุนการผลิตที่ลดลงของอินเดีย การจัดตั้งเขตการค้าเสรีทำให้การนำเข้าของอินเดียมีการเบี่ยงเบนทางการค้าจากประเทศอื่น ๆ มายังประเทศไทย โดยการนำเข้าของอินเดียจากจีนลดลงร้อยละ 2.11 อินโดนีเซียลดลงร้อยละ 1.99 ญี่ปุ่นลดลงร้อยละ 0.94 ในขณะที่การนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 113.8

2) ผลกระทบต่อภาคการผลิต

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านบวก

ภาคการผลิตของอินเดียที่ได้รับผลกระทบในด้านบวก จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เนื่องมาจากการที่ไทยลดอัตราภาษีนำเข้าลง (External Effect) และทำให้สินค้าส่งออกของอินเดียส่งออกได้มากขึ้น (Trade Effect) ทำให้มีผลผลิต ราคา และดุลการค้าที่สูงขึ้น

- แร่ธาตุอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของไทย ในอัตราร้อยละ 12.78 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.10 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 49.79 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.80 อุปสงค์การส่งออกที่สูงขึ้นทำให้ราคภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.12 ดุลการค้าของอินเดียจะเพิ่มขึ้น 129. 13 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์อื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของไทยในอัตราร้อยละ 31.28 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.81 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 150.94 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.30 ดุลการค้าของอินเดียจะเพิ่มขึ้น 0.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของไทยในอัตราร้อยละ 11.50 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.55 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทย

เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.96 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.79 ราคาภายในประเทศลดลงร้อยละ 0.01 มูลค่าการค้าของอินเดียจะเพิ่มขึ้น 69.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์โลหะ จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าของไทยในอัตราร้อยละ 10.52 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.60 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 58.31 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.04 มูลค่าการค้าของอินเดียจะเพิ่มขึ้น 8.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากภาคการผลิตข้างต้นที่ได้รับประโยชน์จากการส่งออก ยังมีภาคการผลิตที่ได้รับประโยชน์จากการที่มีต้นทุนต่ำลง และราคาขายในประเทศต่ำลง ได้แก่

- เครื่องแต่งกาย จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.05 ผลผลิตของอินเดียจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.13 โดยผลกระทบมาจากการที่อินเดียปรับลดอัตราภาษีนำเข้ากับประเทศไทยลง ปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.52 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น 11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์จากหนัง จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.1 ผลผลิตของอินเดียจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.03 โดยผลกระทบมาจากการที่อินเดียปรับลดอัตราภาษีนำเข้ากับประเทศไทยลง ปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.01 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น 7.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านลบ

ภาคการผลิตของอินเดียที่ได้รับผลกระทบด้านลบ จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย มีสาเหตุมาจากการนำเข้าสินค้าที่ถูกกว่าจากไทย และทดแทนสินค้าที่ผลิตในอินเดียทำให้ผลผลิตในประเทศลดลง ได้แก่

- พืชอื่น ๆ อินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.46 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 77.64 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.38 มูลค่าการค้าลดลง 36.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- สิ่งทอ อินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.79 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 175.82 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.21 มูลค่าการค้าลดลง 84.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก อินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.71 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 104.33 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.03 มูลค่าการค้าลดลง 37.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ยานยนต์และส่วนประกอบ อินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.34 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1538.94 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.01 มูลค่าการค้าลดลง 9.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

2. ผลกระทบของการปรับลดระดับอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ 1)ระดับการกีดกันการค้าโดยการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีของไทยและอินเดีย 2) ผลกระทบต่อเศรษฐกิจระดับมหภาค และการค้าระหว่างประเทศจากการปรับลดอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีระหว่างไทยและอินเดีย และ 3) ผลกระทบต่อภาคการผลิต จากการปรับลดอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีระหว่างไทยและอินเดีย ทั้งนี้จะแสดงผลกระทบดังกล่าวต่อเศรษฐกิจไทยและอินเดียตามลำดับระดับอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีนำเข้าของไทยและอินเดีย

ประเทศไทยมีระดับการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีต่อสินค้านำเข้าจากอินเดีย โดยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 30.85 โดยภาคการผลิตที่มีระดับการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีในอัตราสูงได้แก่ ปศุสัตว์และเมล็ดธัญพืช (ร้อยละ 99.89) ผลิตภัณฑ์อาหาร (ร้อยละ 91.81) เครื่องแต่งกาย (ร้อยละ 40.72) เคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก (ร้อยละ 60.79) ยานยนต์และชิ้นส่วน (ร้อยละ 10.25) เป็นต้น

ประเทศอินเดียมีระดับการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีต่อสินค้านำเข้าจากประเทศไทยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 27.25 โดยภาคการผลิตที่มีการจัดเก็บภาษีในอัตราสูง ได้แก่ เมล็ดพืช น้ำมันและพืชอื่น ๆ (ร้อยละ 50.00) พืชอื่น ๆ (ร้อยละ 49.76) ผลผลิตจากป่า (ร้อยละ 49.80) น้ำตาล (ร้อยละ 29.61) เครื่องแต่งกาย (ร้อยละ 50.00) ผลิตภัณฑ์จากหนัง (ร้อยละ 22.01) เคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก (ร้อยละ 23.97) อุปกรณ์ไฟฟ้า (ร้อยละ 29.20) เป็นต้น

ผลกระทบของการปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภายในประเทศไทย

1) ผลกระทบระดับมหภาคและการค้าระหว่างประเทศ มีดังนี้

ผลกระทบต่อระดับราคา

การปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภายใน ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยมีการขยายตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งออกพืชอื่น ๆ สิ่งทอ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์จากหนัง และเคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก ทำให้อุปสงค์ต่อแรงงานและที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยค่าแรงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 0.15 ค่าเช่าที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.67 ในขณะที่ค่าเช่าสินค้านำเข้าลดลงประมาณร้อยละ 0.01 จากราคาสินค้านำเข้าที่ต่ำลง โดยรวมราคาสินค้าภายในประเทศ (GDP deflator) ลดลงร้อยละ 0.21 จากสินค้านำเข้าที่มีราคาต่ำลง นอกจากนี้การที่ต้นทุนการผลิตที่ลดลงส่งผลให้ดัชนีราคาสินค้าส่งออกของไทยลดลงร้อยละ 0.03

ผลกระทบต่อ GDP, สวัสดิการสังคม และการใช้จ่ายภายในประเทศ

นอกจากการขยายตัวของเศรษฐกิจภาคระหว่างประเทศแล้ว เศรษฐกิจภายในประเทศของไทยมีการขยายตัว อันเนื่องมาจากการปรับลดอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภายใน โดยการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 0.20 การลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.23 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริง (Real GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.11 และสวัสดิการสังคมเพิ่มขึ้นประมาณ 108.51 ล้านเหรียญสหรัฐและการออมที่แท้จริงลดลงร้อยละ 0.12 ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องมาจากการที่ราคาสินค้าบริโภคมีราคาต่ำลง ในขณะที่ผลตอบแทนของการออมและการลงทุนสูงขึ้นไม่มากนัก จากการวิเคราะห์พบว่าผลของการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดียที่มีต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.11 และสวัสดิการสังคมเพิ่มขึ้น 108.51 ล้านเหรียญสหรัฐฯ นั้น สามารถแบ่งทิศทางผลกระทบได้ดังนี้ การที่ประเทศอินเดียลดการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีให้แก่ประเทศไทย มีผลทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16 และสวัสดิการสังคมเพิ่มขึ้น 305.31 ล้านเหรียญสหรัฐ และมีผลทำให้ระดับราคาต่าง ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกัน ทิศทางผลกระทบที่เกิดจากการที่ประเทศไทยปรับลดการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีให้แก่อินเดีย มีผลต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น

ที่แท้จริง ใกล้เคียงกันกับกรณีแรกคือ ลดลงร้อยละ 0.05 ขณะที่สวัสดิการสังคมลดลง 199.01 ล้านบาท

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.86 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อสินค้าไทยจากประเทศอินเดีย และตลาดโลก อย่างไรก็ดี ประเทศไทยนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.90 ซึ่งเป็นการนำเข้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากการลดการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีทำให้สินค้านำเข้าจากประเทศอินเดียถูกลง และเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของไทย โดยรวมดุลการค้าของประเทศไทยจะลดลง 155.56 ล้านบาท

จากการพิจารณาทิศทางผลกระทบกระแสการค้าระหว่างประเทศ พบว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนำไปสู่การขยายปริมาณทางการค้า โดยปริมาณการส่งออกของไทยไปยังประเทศอินเดียเพิ่มขึ้น ร้อยละ 79.57 ในขณะที่ปริมาณการส่งออกของอินเดียมายังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 150.01 และการส่งออกของไทยไปยังญี่ปุ่น และประเทศอื่น ๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.14 และ 0.22 ตามลำดับ นอกจากนี้พบว่ายังเกิดการเบี่ยงเบนทางการค้าในการนำเข้าของไทยจากตลาดอินโดนีเซีย, ญี่ปุ่น และเกาหลี จะลดลงร้อยละ 4.10, 0.39 และ 1.47 ตามลำดับ ในขณะที่การส่งออกของประเทศอินเดียไปยังญี่ปุ่น จีน และเกาหลีมีแนวโน้มลดลงร้อยละ 1.43, 1.37 และ 1.24 ตามลำดับ ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เศรษฐกิจไทยจะได้ประโยชน์จากการค้ากับอินเดียในแง่ต้นทุนและราคาสินค้าที่ต่ำ ในขณะที่อินเดียจะได้ประโยชน์ในแง่ที่ไทยเป็นตลาด โดยที่จะลดการส่งออกไปยังประเทศที่เป็นตลาดอื่น ๆ

2) ผลกระทบต่อภาคการผลิต

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านบวก

ภาคการผลิตของไทยที่ได้รับผลกระทบในด้านบวก จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เนื่องมาจากการที่อินเดียลดระดับอัตราการค้ากีดกันที่ไม่ใช่ภาษีลง (External Effect)

และทำให้สินค้าส่งออกของไทยส่งออกได้มากขึ้น (Trade Effect) ทำให้มีผลผลิต ราคา และดุลการค้าที่สูงขึ้น

- พืชอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของอินเดียในอัตราร้อยละ 49.76 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.78 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 170.88 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.23 ราคาภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.71 ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 72.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- น้ำตาล จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของอินเดีย ในอัตราร้อยละ 29.61 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.29 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 127.03 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.18 ราคาภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.16 ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 30.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของอินเดียในอัตราร้อยละ 23.97 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.54 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 82.18 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.82 ราคาภายในประเทศลดลงร้อยละ 0.06 ทำให้ส่งออกได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 15.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- โลหะอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษี ของอินเดียในอัตราร้อยละ 14.99 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.81 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 90.02 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.43 ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 0.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์โลหะ จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษี ของอินเดียในอัตราร้อยละ 11.72 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.46 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.75 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.20 ราคาภายในประเทศลดลงร้อยละ 0.01 ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 0.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- อุปกรณ์ไฟฟ้า จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภาษี ของอินเดียในอัตราร้อยละ 29.20 ทำให้การส่งออกของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.69 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 217.29 ทำให้ปริมาณการผลิตของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.54 ราคาภายในประเทศลดลงร้อยละ 0.02 ทำให้การส่งออกเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ดุลการค้าของไทยเพิ่มขึ้น 36.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากภาคการผลิตข้างต้นที่ได้รับผลประโยชน์จากการส่งออกแล้ว ยังมีภาคการผลิตที่ได้รับประโยชน์จากการที่มีต้นทุนต่ำลง และราคาขายในประเทศต่ำลง ซึ่งในที่สุดอาจทำให้ความสามารถในการแข่งขันในสินค้าส่งออกไปยังตลาดโลกเพิ่มขึ้น ได้แก่

- สิ่งทอ จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.11 ผลผลิตของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.69 โดยทิศทางผลกระทบมาจากการที่ไทยปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภาษีกับประเทศอินเดียลง ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.02 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.31 ดุลการค้าเพิ่มขึ้น 14.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เครื่องแต่งกาย จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลง ทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.06 ผลผลิตของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.57 โดยทิศทางผลกระทบมาจากการที่ไทยปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภาษีกับประเทศอินเดียลง ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.17 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.55 ดุลการค้าเพิ่มขึ้น 42.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์จากหนัง จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.11 ผลผลิตของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.42 โดยทิศทางผลกระทบมาจากการที่ไทยปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภาษีกับประเทศอินเดียลง ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.87 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.03 ดุลการค้าเพิ่มขึ้น 52.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- อุปกรณ์ไฟฟ้า จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.02 ผลผลิตของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.54 โดยทิศทางผลกระทบมาจากการที่ไทยปรับลดระดับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่ใช่ภาษีกับประเทศอินเดียลง ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.69 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.29 ดุลการค้าเพิ่มขึ้น 36.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- อุตสาหกรรมอื่น ๆ จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศ และราคาส่งออกต่ำลงร้อยละ 0.01 ผลผลิตของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.32 โดยทิศทางผลกระทบมาจากการที่ไทยปรับลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีกับประเทศอินเดียลง ปริมาณการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.39 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.21 มูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้น 9.69 ล้านเหรียญสหรัฐ

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านลบ

ภาคการผลิตของไทยที่ได้รับผลกระทบต่อผลผลิตภายในประเทศทางด้านลบ จากการทดแทนการผลิตโดยสินค้านำเข้าจากอินเดียซึ่งมีราคาต่ำกว่า ทำให้ปริมาณการนำเข้าสูงขึ้น มูลค่าการส่งออกและราคาภายในประเทศลดลง ได้แก่

- พัก, ผลไม้ และเมล็ดถั่ว ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.85 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 928.26 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.51

- ประมง ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.24 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 2,253.21 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 0.53

- น้ำมันและไขมันจากพืช ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.36 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 459.35 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 6.28

- ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ ประเทศไทยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.85 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 486.67 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในไทยลดลงร้อยละ 1.58

ผลกระทบของการปรับลดระดับอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีต่อประเทศอินเดีย

1) ผลกระทบระดับมหภาคและการค้าระหว่างประเทศ มีดังนี้

ผลกระทบต่อระดับราคา

การปรับลดระดับอัตราการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีจากประเทศไทย ส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าส่งออกของอินเดียเพิ่มสูงขึ้น ในหมวดผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์อื่น ๆ ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ และเคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก ส่งผลให้อุปสงค์ต่อแรงงานและที่ดินเพิ่มขึ้น โดยค่าแรงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.53 และราคาที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.29 ทำให้ระดับราคาสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้าส่งออกปรับตัว โดยรวมราคาสินค้าภายในประเทศ (GDP deflator) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.45 ดัชนีราคาสินค้าส่งออกของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.37

ผลกระทบต่อ GDP, สถิติการสังคม และการใช้จ่ายภายในประเทศ

จากการปรับตัวของการผลิตในประเทศอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงภาษี เศรษฐกิจภายในประเทศของอินเดียมีการขยายตัว โดยการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 0.11 การลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.26 และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นที่แท้จริง (Real GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.11 และสถิติการสังคมเพิ่มขึ้นประมาณ 406.65 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และการออมที่แท้จริงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.30 การเพิ่มขึ้นของผลผลิตและสถิติการสังคมของอินเดียนั้นเกือบทั้งสิ้นเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยเปิดตลาดสินค้าให้แก่อินเดีย ขณะที่ทิศทางผลกระทบภายในนั้นมิได้ให้ประโยชน์ใด ๆ กล่าวคือ การลดการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีของอินเดียซึ่งอยู่ในระดับที่สูง ทำให้อุปสงค์ต่อปัจจัยการผลิตภายในประเทศลดลง และมีผลทำให้สถิติการสังคมลดลง 42.36 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้เนื่องจากอัตราการค้าและราคาปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ภายในประเทศมีแนวโน้มปรับตัวลดลง

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.18 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อสินค้าอินเดียจากประเทศไทย อย่างไรก็ตาม

ประเทศอินเดียนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.49 ซึ่งเป็นการนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของอินเดีย โดยรวมดุลการค้าของประเทศอินเดียจะเพิ่มขึ้น 13.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ^๑ จากการพิจารณาผลกระทบกระแสการค้าระหว่างประเทศ พบว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย และอินเดีย นำไปสู่การขยายปริมาณทางการค้า โดยปริมาณการส่งออกของอินเดียไปยังไทย เพิ่มขึ้นร้อยละ 150.01 ในขณะที่เดียวกันการส่งออกของไทยไปอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 79.57 นอกจากนี้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของอินเดียทำให้การนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ เพิ่มขึ้น อาทิเช่น นำเข้าจากญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.23 และขณะเดียวกันก็เกิดการเบี่ยงเบนการค้าจากประเทศอื่น ๆ มายังไทย โดยการส่งออกของอินเดียไปยังญี่ปุ่นลดลงร้อยละ 1.43 จีนลดลงร้อยละ 1.37 สิงคโปร์ลดลงร้อยละ 1.39 และมาเลเซียลดลงร้อยละ 1.22 นอกจากนี้การนำเข้าของอินเดียจากจีนลดลงร้อยละ 0.20

2) ผลกระทบต่อภาคการผลิต

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านบวก

ภาคการผลิตของอินเดียที่ได้รับผลกระทบในด้านบวก จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เนื่องมาจากการที่ไทยลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีลง (External Effect) และทำให้สินค้าส่งออกของอินเดียส่งออกได้มากขึ้น (Trade Effect) ทำให้มีผลผลิต ราคา และดุลการค้าที่สูงขึ้น

- ผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์อื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของไทยในอัตราร้อยละ 98.67 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.25 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 827.73 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.63 อุปสงค์การส่งออกที่เพิ่มขึ้นทำให้ราคายาในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.18 ดุลการค้าของอินเดียเพิ่มขึ้น 2.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ^๑

- น้ำมันและไขมันจากพืช จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของไทยในอัตราร้อยละ 96.28 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.13 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 459.35 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.14

อุปสงค์การส่งออกที่สูงขึ้นทำให้ราคาภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.47 มูลค่าการค้าของอินเดียเพิ่มขึ้น 37.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

- ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของไทยในอัตราร้อยละ 91.81 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.93 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 486.67 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.71 อุปสงค์การส่งออกที่สูงขึ้นทำให้ราคาภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.47 มูลค่าการค้าของอินเดียเพิ่มขึ้น 679.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

- เคมีภัณฑ์ ยางและพลาสติก จะได้รับประโยชน์จากการลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีของไทยในอัตราร้อยละ 60.79 ทำให้การส่งออกของอินเดียโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.95 โดยมีมูลค่าส่งออกไปยังไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 263.10 ทำให้ปริมาณการผลิตของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.12 อุปสงค์การส่งออกที่สูงขึ้นทำให้ราคาภายในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.28 มูลค่าการค้าของอินเดียเพิ่มขึ้น 183.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

กลุ่มภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบด้านลบ

ภาคการผลิตของอินเดียที่ได้รับผลกระทบด้านลบ จากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย มีสาเหตุมาจากการนำเข้าสินค้าที่ถูกกว่าจากไทย และทดแทนสินค้าที่ผลิตในอินเดีย ทำให้ผลผลิตในประเทศอื่น ๆ ลดลง (Substitution Effect) โดยกลุ่มสินค้าที่ได้รับผลกระทบในด้านนี้ได้แก่

- พืชอื่น ๆ ประเทศอินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.46 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 170.88 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.83

- โลหะอื่น ๆ ประเทศอินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.28 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 90.02 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 0.65

- ผลิตภัณฑ์โลหะ ประเทศอินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.50 ซึ่งเป็นการนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.75 ซึ่งการนำเข้าดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตในอินเดียลดลงร้อยละ 1.27

ภาคการผลิตบางส่วนของอินเดีย ได้รับผลกระทบทางด้านลบ จากการค้าเสรีเนื่องมาจากการเปิดเสรีของไทยทำให้อุปสงค์ต่อการส่งออกของอินเดีย ในบางภาคการผลิต อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการโยกย้ายปัจจัยการผลิตไปยังภาคการผลิตดังกล่าวที่ได้รับประโยชน์จากการค้าเสรีมากกว่าโดยเปรียบเทียบ ส่งผลให้ภาคการผลิตนี้มีผลผลิตลดลง ราคาสูงขึ้น มีการส่งออกลดลง นำเข้าสูงขึ้น และดุลการค้าลดลง

- ผัก ผลไม้ และเมล็ดถั่ว มีผลผลิตลดลงร้อยละ 0.27 ราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.62 ทำให้การส่งออกลดลงร้อยละ 2.35 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.31 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์ มีผลผลิตลดลงร้อยละ 1.03 ราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.40 ทำให้การส่งออกลดลงร้อยละ 1.23 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.76 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 1.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ข้าวที่สีแล้ว มีผลผลิตลดลงร้อยละ 1.34 ราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.44 ทำให้การส่งออกลดลงร้อยละ 1.34 การนำเข้าลดลงร้อยละ 0.81 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 10.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เครื่องแต่งกาย มีผลผลิตลดลงร้อยละ 1.61 ราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.38 ทำให้การส่งออกลดลงร้อยละ 2.87 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 121.70 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 133.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผลิตภัณฑ์จากหนัง มีผลผลิตลดลงร้อยละ 2.36 ราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.32 ทำให้การส่งออกลดลงร้อยละ 2.58 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.90 ส่งผลให้ดุลการค้าลดลง 63.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

กล่าวโดยสรุปการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ได้เกิดจากความเห็นพ้องต้องกันของทั้งสองประเทศในการขยายความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนต่อกัน และได้บรรลุผลเป็นกรอบโครงสร้างก่อตั้งความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม ปีพ.ศ. 2546 โดยได้มีการกำหนดกรอบความตกลงระหว่างกันไว้ 5 ประการ ได้แก่ ด้านการค้า การบริการ การลงทุน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งได้มีการกำหนดระยะเวลาในการเริ่มลดภาษีระหว่างกันลงตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2547 ให้ครอบคลุมรายการสินค้าที่อยู่ในกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี

ทั้ง 82 รายการ (ตารางที่ 15) ซึ่งผลประโยชน์ที่ทั้งสองประเทศได้รับจากกรอบความตกลงดังกล่าว จะเป็นประโยชน์กับทั้งสองฝ่ายในระยะยาว ถึงแม้ว่าผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย และอินเดียจะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากมูลค่าการค้าระหว่างไทยและอินเดียยังอยู่ในระดับที่ต่ำ แต่เมื่อพิจารณาการพัฒนาและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในอนาคต คาดว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรี น่าจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศในระยะยาว ซึ่งอย่างไรก็ตาม การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและอินเดียนี้อาจต้องใช้เวลาพอสมควร เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจมีเวลาในการปรับตัว เพื่อลดผลกระทบทางด้านลบที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะสำหรับประเทศอินเดีย

สำหรับในกรณีของประเทศไทย การจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียนี้น่าจะส่งผลกระทบในทางบวก หากว่ามีการดำเนินการและบรรลุตามเป้าหมายของความตกลง และถ้าหากประเทศไทยมีโอกาสต่อรองเลือกสินค้าและบริการ ที่ประเทศไทยมีศักยภาพมากกว่าในการเปิดตลาดได้ จะส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดของผู้ประกอบการไทยได้อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ประเทศอินเดียมีประชากรมากกว่าพันล้านคน ทำให้กลายเป็นตลาดที่ใหญ่มาก และในขณะเดียวกันความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ก็เป็นช่องทางขยายตลาดให้กว้างออกไปถึงตลาดเอเชียได้ โดยมีประเทศอินเดียเป็นตัวเชื่อม และต่อไปถึงตลาดต่าง ๆ ที่ประเทศอินเดียมีความตกลงทางการค้าด้วย ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอาเซียนในการเชื่อมโยงกับประเทศนอกกลุ่มทั้งในภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลกได้อย่างสะดวกมากขึ้น ทั้งนี้เพราะประเทศอินเดียมีความตกลงทางการค้ากับประเทศและกลุ่มต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก และในขณะเดียวกันประเทศและกลุ่มเหล่านั้น ส่วนหนึ่งก็เป็นประเทศที่ไทยมีความสัมพันธ์ทางการทูตและทางการค้าอยู่ด้วย

นอกจากการขยายตลาดให้กว้างขึ้น ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย คือ การลดต้นทุนการผลิตและราคาสินค้า ทั้งนี้เพราะหากว่าประเทศไทยประสบผลสำเร็จในการเจรจาต่อรองเรื่องการลดอัตราภาษีรายสินค้า โดยสามารถเลือกพิจารณาถึงสินค้าที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการนำเข้าและส่งออกดังที่กล่าวมาแล้วได้ และถ้าประเทศไทยและอินเดียมีความร่วมมือกัน ในการพัฒนาและถ่ายโอนเทคโนโลยีและบุคลากรก็จะยิ่งช่วยเสริมสร้างศักยภาพให้แก่ผู้ประกอบการการของทั้งสองประเทศได้ นอกจากนี้ความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ยังเป็นการขยายและสร้างความเติบโตไปยังธุรกิจหรืออุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับต้นน้ำและปลายน้ำที่สำคัญด้วย

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมไทยอาจเกิดขึ้นได้ หากว่าอุตสาหกรรมใดยังไม่แข็งแกร่งหรือไม่มีศักยภาพในการแข่งขันอย่างเพียงพอ นอกจากนี้การที่ประเทศอินเดียยังคงนโยบายปกป้องตลาดภายในประเทศในระดับที่สูงอยู่ การทำความตกลงเขตการค้าเสรีจึงควรต้องเจรจาต่อรองกับประเทศอินเดียในแนวลึกเป็นรายสินค้าและรายสาขาการบริการ และศึกษาเกี่ยวกับรายละเอียดเกี่ยวกับช่องทางการส่งออกหรือนำเข้า โดยการเจรจาต่อรองต้องใช้ความระมัดระวัง ละเอียดและรอบคอบ เพื่อตัดสินใจทางเลือกว่าจะตกลงยอมตามกันในเรื่องใดประเด็นใดบ้าง ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเจรจา ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลภาครัฐด้านนโยบายและกิจกรรมส่งเสริมการค้าการลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมทั้งข้อมูลภาคเอกชนด้านกลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างการค้าและอุตสาหกรรม ปัจจัยการผลิต และเงื่อนไขด้านอุปสงค์และอุปทาน เพื่อให้ได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการเจรจาได้อย่างครบถ้วนแท้จริง และในขณะเดียวกัน ต้องมีการประสานความร่วมมือของภาครัฐบาล และภาคเอกชนในการสร้างเครือข่ายความรู้ เพื่อให้ข้อมูลส่งผ่านถึงกัน และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุนให้มากที่สุด

ตารางที่ 15 สรุปสาระสำคัญของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย

หัวข้อ	รายละเอียด
ความเป็นมาของเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	ประเทศไทยและอินเดียเห็นพ้องต้องกันให้ขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนต่อกัน และบรรลุเป็นกรอบโครงสร้างก่อตั้งความตกลง FTA ไทย- อินเดีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม ปีพ.ศ. 2546
กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	ประเทศไทยและอินเดียได้มีการกำหนดกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีไว้ 5 ประการดังนี้ 1.การค้าสินค้าเพื่อต้องการขจัดมาตรการปกป้องด้านภาษี และที่มิใช่ภาษีให้ครอบคลุมทุกสินค้า 2.การค้าบริการ ได้กำหนดให้ทยอยเปิดเสรี ใน

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	สาขาที่มีความพร้อมก่อน 3.การลงทุน ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่กระตุ้นการค้าและการลงทุนระหว่างกัน 4.ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เพื่อต้องการแสวงหาความร่วมมือใหม่ และสร้างกลไกส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้น 5.มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน
รูปแบบการลดอัตราภาษี	ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2547 ได้กำหนดลดอัตราภาษีร้อยละ 50 จากฐานภาษี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2548 ได้กำหนดลดอัตราภาษีร้อยละ 75 จากฐานภาษี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ปีพ.ศ. 2549 ได้กำหนดลดอัตราภาษีร้อยละ 100 จากฐานภาษี ตั้งแต่
รายการสินค้าในกลุ่มเร่งลดภาษี	จำนวน 82 รายการ (ตารางที่ 6)
ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	1.การจัดอุปสรรคการส่งออกของไทยไปประเทศอินเดีย 2.ประเทศไทยเริ่มเป็นฝ่ายเกินดุลการค้ากับประเทศอินเดีย 3.ตลาดการค้า และการลงทุนของไทยเปิดกว้างขึ้น 4.โอกาสการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูก

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศไทยและอินเดีย	ภาครัฐบาล 1.ความตกลงทางการค้า ปีพ.ศ. 2511 2.คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee) 3.ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อน 4.คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทวิภาคี ไทย-อินเดีย 5.ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระหว่างสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกับ Foreign Investment Promotion Board ของอินเดีย 6.ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน 7.กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย 8.กรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรี BIMST-EC ภาคเอกชน 1.ความตกลงเพื่อความร่วมมือระหว่างสภาอุตสาหกรรมไทยกับสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมอินเดีย 2.ความร่วมมือและการจัดตั้งสภาธุรกิจร่วมระหว่างไทย-อินเดีย 3.Thai-South Asia Business Forum

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดีย	ประเทศอินเดียเป็นประเทศคู่ค้าอันดับที่ 22 ของไทย และเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในภูมิภาคเอเชียใต้ สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เมล็ดพลาสติก เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ เคมี สินค้านำเข้าที่สำคัญจากอินเดีย ได้แก่ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่ง และทองคำ เหล็ก และเหล็กกล้า กากฟอสฟอรัส และผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม ฯลฯ
โอกาสการลงทุนในประเทศอินเดีย	การลงทุนในประเทศอินเดียสามารถทำได้ 2 ช่องทาง คือ 1.การลงทุนโดยผ่านช่องทางอัตโนมัติ อยู่ในความรับผิดชอบโดยตรงของธนาคารกลางของประเทศอินเดีย 2.การลงทุนโดยขออนุมัติจาก Foreign Investment Promotion Board : FIPB และรัฐบาลเป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมบางอย่างที่กฎหมายกำหนด
กลยุทธ์ในการค้าขายกับประเทศอินเดีย	ผู้ส่งออกของไทยควรทราบข้อมูลก่อนทำการค้ากับประเทศอินเดีย ได้แก่ การเจรจาตลาดอินเดีย กฎระเบียบการนำเข้าของประเทศไทย และ การรับชำระสินค้าด้วยวิธีการเปิด L/C จากธนาคารในประเทศไทย

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
ปัญหาและอุปสรรคการส่งออกของประเทศไทย	1.การกำหนดมาตรการขออนุญาตนำเข้า (Import Licensing) เนื่องจากสินค้าบางชนิด ตัวแทนของรัฐบาลเป็นผู้นำเข้าแต่เพียงผู้เดียว เช่น สินค้าปิโตรเลียม ยางชนิด และสินค้าบางประเภทอินเดียมีข้อกำหนดการนำเข้า เช่น ไขมันและน้ำมันจากสัตว์ 2.การประเมินราคาศุลกากรของอินเดีย มักจะปฏิเสธมูลค่าสินค้าที่ผู้นำเข้าแจ้ง 3.ปัญหาเรื่องมาตรฐานและการทดสอบมาตรฐาน 4.มาตรการกักกับการนำเข้าพืชของอินเดีย (Plant Quarantine)
ความท้าทายและการปรับตัวรองรับเขตการค้าเสรีของประเทศไทย	แนวทางที่ผู้ประกอบการไทยสามารถนำไปปรับใช้กับธุรกิจ เพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นได้แก่ 1.เพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต การจัดการ การบริหารต้นทุน และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่ทันสมัย 2.พัฒนารูปแบบและคุณภาพสินค้า 3.ลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตให้สูงขึ้น 4.พัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ 5.พัฒนาและขยายตลาดเชิงรุก 6.พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนไทย

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	และอินเดีย 7.ติดต่อคู่ค้าชาวอินเดียอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาความสัมพันธ์ทางการค้าในระยะยาว
แผนส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	1.การจัดทำระบบการตรวจสอบคุณสมบัติด้านแหล่งกำเนิดสินค้าผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตเพื่อช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออก 2.การจัดตั้งทีมปฏิบัติการพิเศษเคลื่อนที่เร็วเพื่อออกสำรวจตลาดส่งออกเป้าหมายของประเทศไทยและอินเดีย
ศักยภาพของสินค้าและบริการไทยในตลาดอินเดีย	ประเทศอินเดียเป็นตลาดขนาดใหญ่มีประชากรถึง 1,000 ล้านคน ทำให้ลักษณะนิสัย รสนิยม ตลอดจนพฤติกรรมผู้บริโภคของชาวอินเดียมีความหลากหลาย การบุกตลาดประเทศอินเดียผู้ประกอบการจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเลือกพื้นที่เข้าไปเจาะตลาด เช่น เมืองนิวเดลี สินค้าและบริการไทยที่มีศักยภาพในการเข้าไปเจาะตลาด ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องแก้ว ชิ้นส่วนยานยนต์ ร้านอาหารไทยและสปา เมืองมุมไบ (บอมเบย์) สินค้าและบริการไทยที่มีศักยภาพในการเจาะตลาด ได้แก่ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตภาพยนตร์และกิจกรรมบันเทิง เป็นต้น
การค้าบริการในตลาดอินเดีย	ประเทศอินเดียเป็นประเทศผู้ส่งออกบริการราย

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	ใหญ่ของโลก โดยเฉพาะธุรกิจ Call Center และซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ การเปิดเสรีภาคบริการของประเทศอินเดียภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและอินเดีย ภาคธุรกิจที่ประเทศไทยให้ความสำคัญและผลักดันให้อินเดียเปิดเสรี ได้แก่ ธุรกิจบริการด้านท่องเที่ยว/สุขภาพ การขนส่ง โทรคมนาคม และบริการด้านคอมพิวเตอร์
ปัญหาการค้าทวิภาคี	1.ประเทศอินเดียจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง 2.การนำสินค้าเข้าซื้อขายในประเทศอินเดียบางชนิดต้องผ่านตัวแทนรัฐบาล 3.ในแต่ละรัฐของประเทศอินเดีย สามารถจัดเก็บภาษีนำเข้าจากรัฐอื่นได้ 4.ประเทศอินเดียยังคงสงวนสินค้าบางชนิดสำหรับอุตสาหกรรมในประเทศ 5.ขบวนการทางศุลกากรที่ไม่สะดวก 6.สินค้าที่ประเทศอินเดียนำเข้าจากไทย จำกัดอยู่ในสินค้าชั้นกลาง มีปริมาณไม่แน่นอนสม่ำเสมอ
กฎแหล่งกำเนิดสินค้า	หลักเกณฑ์สำคัญมีดังนี้ 1.หลักเกณฑ์ Wholly Obtained (WO) 2.หลักเกณฑ์ Percentage Criterion หรือ หลัก Local Content (LC) 3.หลักเกณฑ์ Substantial Transformation (ST)

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย	ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าที่มีต่อประเทศไทย 1.ราคาสินค้าภายในประเทศเพิ่มขึ้น และต้นทุนที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ดัชนีราคาสินค้าส่งออกของไทยสูงขึ้น 2.เศรษฐกิจภายในประเทศของไทยขยายตัว 3.เกิดการขยายปริมาณทางการค้าของไทยและอินเดียและการเบี่ยงเบนทางการค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนมายังอินเดีย 4.เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิตของไทย ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าที่มีต่อประเทศอินเดีย 1.ราคาสินค้าในประเทศอินเดียลดลง และอุปสงค์ในปัจจัยการผลิตของอินเดียสูงขึ้น 2.เศรษฐกิจภายในประเทศของอินเดียขยายตัว 3.เกิดการขยายปริมาณทางการค้าของอินเดียกับไทย และการเบี่ยงเบนทางการค้าจากประเทศอื่นๆ มายังประเทศไทย 4.เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิตของอินเดีย ผลกระทบของการปรับลดระดับอัตราภาษีที่มิใช่ภาษีที่มีต่อประเทศไทย 1.เศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวโดยเฉพาะการส่งออกพืชอื่น ๆ สิ่งทอ เครื่องแต่งกาย ราคาสินค้าภายในประเทศ และดัชนีราคาสินค้า

ตารางที่ 15 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	ส่งออกลดลง 2.เศรษฐกิจภายในประเทศขยายตัว การบริโภคและการลงทุนเพิ่มขึ้น 3.เกิดการขยายปริมาณทางการค้าระหว่างไทยกับอินเดียและประเทศอื่น ๆ อีกทั้งเกิดการเบี่ยงเบนทางการค้าในการนำเข้าของไทย จากตลาดอินโดนีเซีย ญี่ปุ่นและเกาหลี 4.เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิต
	ผลกระทบของการปรับลดระดับอัตราภาษีกันที่ไม่ใช่ภาษีที่มีต่อประเทศอินเดีย 1.ระดับราคาสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้าส่งออกปรับตัวเพิ่มขึ้น 2.เศรษฐกิจภายในประเทศของอินเดียมีการขยายตัว อัตราการค้า และราคาปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ภายในประเทศมีแนวโน้มลดลง 3.เกิดการขยายปริมาณการค้ากับประเทศไทย และการเบี่ยงเบนการค้าจากประเทศอื่นมายังประเทศไทย 4.เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิต
ที่มา: จากการวิเคราะห์	

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

แนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมเพียงไม่กี่อุตสาหกรรม ที่ภาครัฐมีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาตลอดระยะเวลา 30 ปี กรอบนโยบายของรัฐบาลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ที่สูง ผ่านการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าที่สูง หรือในบางช่วงห้ามนำเข้า ควบคู่ไปกับการบังคับให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ โดยกรอบแนวคิดดังกล่าวตั้งอยู่บนฐานความเชื่อที่ว่า การให้ความคุ้มครองในระยะเวลาหนึ่ง ๆ เป็นสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะชิ้นส่วนยานยนต์ได้เรียนรู้เทคโนโลยี และพัฒนาความสามารถในการผลิตซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลาในการเรียนรู้ และไม่สามารถเรียนรู้ได้ภายใต้ชั่วข้ามคืน (Dynamic Economies) เมื่อถึงระยะเวลาหนึ่ง มาตรการคุ้มครองต่าง ๆ ก็ไม่มีความจำเป็นแต่อย่างใด เพราะนักอุตสาหกรรมเหล่านี้พัฒนาตัวเองให้มีความเข้มแข็ง และในที่สุดสามารถแข่งขันได้ในที่สุด นอกจากนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น เหล็ก พลาสติก อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นรากฐานของภาคอุตสาหกรรมของประเทศ ดังนั้นการผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ จึงมีส่วนช่วยเสริมสร้างรากฐานการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของประเทศได้

นโยบายของรัฐบาลเริ่มตั้งแต่ช่วงต้นทศวรรษที่ 60 ที่มีการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าในระดับที่สูง และเหลื่อมล้ำกันระหว่างรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-up: CBU) ซึ่งมีอัตราภาษีนำเข้าที่สูงกว่ารถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ (Completely Knock-down: CKD) เพื่อจูงใจให้บริษัทข้ามชาติ ย้ายฐานการประกอบรถยนต์มาที่ประเทศไทย (สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2549) และคาดการณ์ว่าการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ จะเป็นแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ในที่สุดอัตราภาษีนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60, 40 และ 20 สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์กึ่งบรรทุก และ

รถบรรทุก ในขณะที่ผู้นำเข้ารถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศจะเสียภาษีนำเข้าเพียงครึ่งหนึ่งของอัตราที่เก็บจากรยนต์สำเร็จรูป

สิ่งที่เกิดขึ้นคือ ถึงแม้ว่าบริษัทข้ามชาติจะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศ แต่ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพียงไม่กี่ชิ้นเท่านั้น เช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ในขณะที่การประกอบรถยนต์ภายในประเทศยังคงต้องพึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้าเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เพราะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เหล่านี้ในประเทศยังยากที่จะคุ้มทุน ด้วยตลาดภายในประเทศของไทย ณ ขณะนั้นยังมีขนาดที่จำกัดและทำให้การผลิตไม่สามารถได้ความประหยัดต่อขนาดในการผลิต และที่สำคัญความสามารถทางด้านเทคโนโลยีของไทย ณ เวลานั้นยังจำกัดเพราะเรายังอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรม

จากการไม่ประสบความสำเร็จ ในการกระตุ้นให้ผู้ประกอบรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ภาครัฐบาลจึงใช้มาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ (Local Content Requirement: LCR) ซึ่งผู้ประกอบรถยนต์ที่ต้องการได้รับสิทธิเสียภาษีนำเข้าตามอัตรารถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ ต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศได้ตามจำนวนที่ภาครัฐบาลกำหนด ในปีพ.ศ. 2514 นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเริ่มจากการกำหนดให้รถยนต์นั่ง รถตู้และรถกระบะ ที่ผลิตในประเทศต้องมีการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 ของมูลค่ารถ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ภาครัฐบาลได้เพิ่มความเข้มข้นในการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเริ่มจากการปรับเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าแก่ทั้งรถยนต์สำเร็จรูป และรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศอีกร้อยละ 20 ในปี พ.ศ.2518 และในช่วงปี พ.ศ. 2518 - 2533 ภาครัฐบาลได้มีการกำหนดห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าอุปกรณ์รถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศเป็นร้อยละ 80 และมีการเพิ่มอัตราภาษีในรถตู้และรถกระบะเป็นร้อยละ 80 ในรถยนต์สำเร็จรูป และร้อยละ 60 ในรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ นอกจากนี้ยังมีการห้ามไม่ให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่ม และจำกัดรุ่นของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลให้เหลือเพียง 42 รุ่น และรุ่นละ 2 รูปแบบเท่านั้น

ในปี พ.ศ. 2524 ภาครัฐบาลได้เปลี่ยนระบบการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ จากที่กำหนดเป็นสัดส่วนต่อมูลค่ารถยนต์ที่ประกอบ (Value-based System) มาเป็นระบบคะแนน (Point-base System) โดยภายใต้ระบบคะแนนกระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับผู้ประกอบ

รถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ กำหนดคะแนนให้แต่ละชิ้นส่วนซึ่งแตกต่างกันไป บริษัทประกอบรถยนต์จะต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศให้ได้เต็มรวมเท่ากับที่กำหนด เช่น ในปี พ.ศ. 2528 ผู้ประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศให้ได้เต็มรวม 45 คะแนน หากผู้ประกอบรถยนต์ใช้ตัวถังรถยนต์ที่ผลิตในประเทศจะได้ 23 คะแนน ดังนั้น ผู้ผลิตต้องหาชิ้นส่วนยานยนต์อื่น ๆ มาเพิ่มอีกให้ได้เต็มรวม 22 คะแนนเป็นต้น คะแนนที่กำหนดให้แต่ละชิ้นส่วนยานยนต์ ไม่สะท้อนถึงสัดส่วนของต้นทุนของชิ้นส่วนยานยนต์นั้นต่อต้นทุนรวมของการประกอบรถยนต์ แต่การกำหนดคะแนนจะให้ความสำคัญกับความสามารถในการผลิตเป็นสำคัญ ดังนั้น 45 คะแนนไม่ได้หมายถึงร้อยละ 45 ของต้นทุนเสมอไป ที่สำคัญที่สุดการที่ผู้ประกอบรถยนต์เข้าไปมีส่วนร่วมกำหนดคะแนนในแต่ละชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้คะแนนที่กำหนดในแต่ละชิ้นส่วนยานยนต์เป็นสิ่งที่ยอมรับได้ มิได้เป็นคะแนนที่ทำให้ผู้ประกอบรถยนต์ไม่คุ้มที่จะทำการผลิต หรือฝืนกับความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศมากจนเกินไป ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนในเรื่องดังกล่าวจะเห็นได้จากคะแนนที่ให้กับชิ้นส่วนยานยนต์ ที่ไม่ค่อยนิยมนำเข้าจากต่างประเทศ (Semi-non-traded Parts) เช่น ตัวถังรถยนต์ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ระบบท่อไอเสีย ระบบกันสะเทือน หม้อน้ำ ฯลฯ ก่อนข้างสูง ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์เหล่านี้ไม่ว่าจะมีมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศหรือไม่ก็ตาม ผู้ประกอบการรถยนต์ก็มักจะหาซื้อภายในประเทศ

ภาครัฐบาลได้ใช้โอกาสในช่วงปี พ.ศ. 2529 - 2539 เริ่มทยอยเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าว เป็นช่วงที่เศรษฐกิจขยายตัวสูง (สูงที่สุดในโลก) และความต้องการรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนทำให้กำลังการผลิตในประเทศไม่เพียงพอที่จะสนองความต้องการ การเริ่มทยอย เปิดเสรีดังกล่าวเป็นการดำเนินการอย่างประจวบเหมาะเพราะใกล้เคียงกับเวลาที่บริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะจากประเทศญี่ปุ่นที่กำลังหาฐานการผลิตใหม่ และเป็นช่วงที่ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนยังไม่ปรับนโยบายการให้ความคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์ หรือกล่าวได้ว่าประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการปรับตัวเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ (First Move Advantage) การเปิดเสรีเริ่มจากการยกเลิกการจำกัดรุ่นของรถยนต์ที่ผลิตและการจำกัดการนำเข้ารถยนต์โดยสารส่วนบุคคล โดยเปลี่ยนมาใช้มาตรการทางภาษีนำเข้าทดแทนในปีพ.ศ. 2533 และอีกสองปีต่อมาได้มีการปรับลดอัตราภาษีการนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูป ลดลงเหลือร้อยละ 68.5 จากร้อยละ 300 ก่อนปีพ.ศ. 2534 และลดอัตราภาษีการนำเข้าของส่วนประกอบรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ เหลือร้อยละ 42 จากร้อยละ 112 ก่อนปี พ.ศ. 2534

นอกจากนี้ภาครัฐบาลได้รักษาพันธะผูกพัน ในการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกหรือ WTO ในปีพ.ศ. 2541 ประเทศไทยได้ยอมรับที่จะยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ในเดือนมกราคม ปีพ.ศ. 2543 โดยได้มีการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าอีกเล็กน้อย ในรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการยกเลิกข้อบังคับการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ภาครัฐบาลได้ปรับเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าปัจจุบันเป็นร้อยละ 33 และ 80 สำหรับรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ และรถยนต์สำเร็จรูปตามลำดับ ในปัจจุบันอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศได้ปรับลดลงเหลือร้อยละ 30 ในขณะที่อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ ภายหลังจากการปรับอัตราภาษีนำเข้าเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปีพ.ศ. 2549 อยู่ที่ร้อยละ 10 มีเพียงบางรายการเท่านั้นที่ยังมีอัตราภาษีสูงถึงประมาณร้อยละ 20-30 ดังนั้นทำให้อัตราภาษีนำเข้าไม่ถ่วงน้ำหนักอยู่ที่ประมาณร้อยละ 11.9

เมื่อพิจารณากรอบนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพกว้าง ทุก ๆ ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดำเนินนโยบายไปในทิศทางเดียวกัน คือการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ แต่ในรายละเอียดนโยบายการค้าต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีลักษณะเปิด เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ ซึ่งเห็นได้จากการที่ประเทศไทยไม่เคยมีนโยบายการพัฒนารยนต์แห่งชาติ เช่น ในกรณีของประเทศมาเลเซีย และไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ขึ้นใดชิ้นหนึ่งเป็นพิเศษ เหมือนในประเทศอินโดนีเซีย หรือฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นประเทศแรกในภูมิภาคอาเซียน ที่เริ่มปรับลดระดับความคุ้มครองที่ให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ตั้งช่วงราวปีพ.ศ. 2533 ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายใด ๆ

แนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

พัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ภาครัฐบาลกำหนด โดยปกติการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์มักจะมีกลุ่มของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางรายการ ที่จะตั้งโรงงานใกล้กับโรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อสนองความต้องการของโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์เหล่านี้เป็นชิ้นส่วนยานยนต์ที่ค่าขนส่งระหว่างประเทศสูง เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนั้น จึงมักจะไม่นิยมค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีตลาดทดแทน (Replacement Market) รองรับตัวอย่างของชิ้นส่วนยานยนต์เหล่านี้ ได้แก่ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ นอกจากนี้ชิ้นส่วนยานยนต์บาง

รายการที่เกี่ยวข้องกับรูปลักษณะของรถยนต์ เช่น ตัวถัง ฝากระโปรงรถ โรงงานประกอบรถยนต์ มักจะดำเนินการเอง ส่วนชิ้นส่วนยานยนต์อื่น ๆ โรงงานประกอบรถยนต์จะเลือกระหว่างการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ หรือจะนำเข้าจากต่างประเทศ การตัดสินใจดังกล่าวขึ้นอยู่กับต้นทุนการผลิต และคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศเปรียบเทียบกับชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้า

ในกรณีของประเทศไทย พัฒนาการในช่วงแรกราวปีพ.ศ. 2503 เป็นไปในลักษณะดังกล่าว เมื่อบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ตัดสินใจตั้งโรงงานในประเทศไทย บริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จำนวนหนึ่ง ก็จะตามเข้ามาลงทุนเพิ่ม ชิ้นส่วนยานยนต์เหล่านี้ได้แก่ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ปะเก็น ตลับลูกปืน ซึ่งล้วนเป็นชิ้นส่วนที่สนองความต้องการของทั้งโรงงานประกอบและตลาดทดแทนชิ้นส่วนยานยนต์อื่น ๆ จากที่กล่าวมาข้างต้น ณ ช่วงเวลานั้นความต้องการรถยนต์ภายในประเทศขนาดตลาดยังจำกัด และเป็นช่วงต้น ๆ ของการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ ซัดความสามารถทางด้านเทคโนโลยีการผลิตยังจำกัด ดังนั้น ความคาดหวังว่าการส่งเสริมและการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้เกิดในประเทศ จะทำให้เกิดความต้องการต่อเนื่องไปยังภาคการผลิตอื่น ๆ ที่เป็นรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรม และเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยง ภาครัฐบาลได้กำหนดมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศตั้งแต่ปีพ.ศ. 2517 นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ คือ ไม่ว่าชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศจะมีมูลค่าสูงหรือต่ำ หากผู้ประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ตามที่ภาครัฐบาลกำหนด จากแรงผลักดันดังกล่าว จึงทำให้เกิดการเชื่อมโยงภายในประเทศเกิดขึ้น การเชื่อมโยงในช่วงต้น ๆ ของการพัฒนาเกิดจากการที่ผู้ประกอบรถยนต์ ได้ชักจูงให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศรายใหญ่ซึ่งในขณะนั้นผลิตเพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนและจำหน่ายโดยตรงกับผู้ใช้รถยนต์ ไม่ใช่เพื่อขายให้แก่ศูนย์บริการ) หรือเรียกสั้น ๆ ว่าตลาด REM (Replacement Equipment Manufacture) ให้หันมาผลิตเพื่อจำหน่ายแก่โรงงานประกอบ หรือจำหน่ายในตลาด OEM (Original Equipment Manufacture) ดังนั้นผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นจากประมาณ 20 รายการในช่วงก่อนปีพ.ศ. 2513 เป็น 180 รายการในช่วงปีพ.ศ. 2523 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการคนไทย มีเพียงประมาณ 20-30 รายเท่านั้นที่เป็นผู้ประกอบการจากต่างประเทศ หรือบริษัทสาขาของบริษัทข้ามชาติ

การปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์และผลต่อห่วงโซ่การผลิต (Supply Chain) ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ในช่วงหลังจากปีพ.ศ. 2523 อุตสาหกรรมรถยนต์ในโลกได้เกิดการปรับโครงสร้าง (Structural Change) ซึ่งเป็นผลมาจากจากแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ความต้องการรถยนต์ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วซึ่งเป็นตลาดหลักที่เริ่มอิ่มตัว ทำให้บริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ต้องพยายามหาตลาดใหม่ ๆ ทดแทน ในขณะเดียวกัน ประเทศ Emerging Market ต่าง ๆ ได้เริ่มทยอยปรับลดระดับความคุ้มครองที่ให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ลงจากที่เคยเป็นการห้ามนำเข้า รวมทั้งการเปิดเสรีตามกรอบความร่วมมือในระดับภูมิภาค ทำให้บริษัทข้ามชาติพยายามเพิ่มส่วนแบ่งตลาดในประเทศ Emerging Market การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นทำให้บริษัทข้ามชาติปรับยุทธศาสตร์การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเน้นหาประโยชน์จากความคุ้มครองที่สูงมาสู่การผลิตเพื่อการส่งออก

การปรับโครงสร้างการผลิตที่ให้ความสำคัญกับการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น ทำให้ห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เปลี่ยนแปลง โดยสามารถจำแนกได้ 2 ประการดังนี้

ประการแรก ผู้ประกอบรถยนต์จะทำการผลิตรถยนต์ที่มีลักษณะเป็น Original Model กล่าวคือ เป็นรถยนต์ที่ไม่เคยมีการผลิตที่ใดมาก่อน ซึ่งแตกต่างจากเดิมที่ผลิต Repeated Model ซึ่งเป็นการที่ผู้ประกอบรถยนต์นำรูปแบบรถยนต์ที่เคยผลิตที่อื่น เช่น ประเทศพัฒนาแล้ว มาผลิตซ้ำอีกทีหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งขณะนั้นมีการคุ้มครองในระดับที่สูง โดยความแตกต่างระหว่างการผลิต Repeated Model และ Original Model อยู่ที่การผลิต Repeated Model ผู้ประกอบการรถยนต์มีข้อมูลเกี่ยวกับการผลิตรถยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์อย่างละเอียดจากที่อื่น การนำมาผลิตอีกครั้งจึงเป็นเพียงนำเอาชิ้นส่วนต้นแบบ และว่าจ้างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศให้เลียนแบบเท่านั้น ซึ่งการลอกเลียนแบบดังกล่าวไม่จำเป็นต้องใช้ความรู้ในเรื่องของการอ่านแบบ หรือความสามารถในเรื่องของการออกแบบ ในขณะที่การผลิต Original Model ผู้ประกอบรถยนต์ไม่เคยผลิตรถดังกล่าวที่ใด ในชิ้นส่วนยานยนต์บางรายการผู้ประกอบรถยนต์มีเพียงแค่ลักษณะและคุณสมบัติกว้าง ๆ เช่น กำหนดพื้นที่สำหรับใส่หม้อน้ำ และลักษณะระบายความร้อนของหม้อน้ำ ดังนั้น ผู้ประกอบรถยนต์จะต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นำเอาความชำนาญในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้ามามีส่วนช่วยพัฒนา เพื่อให้รายละเอียดการผลิตรถยนต์ทั้งคัน การเข้ามาช่วยกันพัฒนาเริ่มตั้งแต่การแปลงลักษณะและคุณสมบัติกว้าง ๆ มาสู่แผนเชิงปฏิบัติ ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การออกแบบ การเตรียมแบบ การผลิต

แม่แบบ ไปจนถึงขั้นตอนการผลิตเชิงอุตสาหกรรม การเข้ามามีส่วนร่วมในลักษณะดังกล่าวนี้ต้องใช้ทั้งเงินทุน และความสามารถทางด้านเทคโนโลยีขั้นสูง ทั้งในเรื่องของการออกแบบ และความรู้เฉพาะทางที่มาจากการทำวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ประการที่สอง การหันมาผลิตรถประเภท Original Model ผู้ประกอบรถยนต์มีแนวโน้มจะเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เรียกร้องให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องสามารถออกแบบชิ้นส่วนยานยนต์ได้ และเพิ่มความเข้มงวดกับคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศและประสิทธิภาพในการผลิต และจัดส่งของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจากเดิมที่ต้องการเพียงให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทำตามคำสั่งซื้อที่ละเอียดและไม่ได้เรียกร้องให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องทำการทดสอบคุณภาพของผลิตภัณฑ์มากมาย

ผลของการปรับ Global Strategy ของบริษัทข้ามชาติรถยนต์เหล่านี้ทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยัง Emerging Market ซึ่งบริษัทข้ามชาติของอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ปรับแผนการผลิตโดยกระจายการผลิตรถยนต์แต่ละรุ่นไปยังแต่ละประเทศ ตามต้นทุนการผลิตและส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ซึ่งประเทศไทยได้รับการคัดเลือกให้กลายมาเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเห็นได้จากข้อเท็จจริงดังนี้

1. เงินลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเม็ดเงินลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ปรับเพิ่มขึ้น 2 รอบ รอบแรกเกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2528-2534 และช่วงที่สองเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 และเร่งตัวขึ้นอย่างมากภายหลังวิกฤตเศรษฐกิจ ซึ่งในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2540-2548 เม็ดเงินลงทุนต่อปีเฉลี่ยเท่ากับ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เปรียบเทียบกับ 5 และ 67 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2513-2527 และ ปีพ.ศ. 2528-2539 ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ บทบาทของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนโดยตรงที่เชื่อว่าเป็นแหล่งที่มาของเทคโนโลยีการผลิต ซึ่งสัดส่วนการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ต่ออุตสาหกรรมโดยรวมเพิ่มขึ้นจากระดับต่ำกว่าร้อยละ 10 ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2528 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 25 ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา และในส่วนของจำนวนผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น บริษัทข้ามชาติจากสหรัฐอเมริกา (Ford, GM และ Daimler Chrysler) ได้เข้ามาขยายกำลังการผลิตในประเทศไทยทั้งที่ผ่านการควบรวมกิจการ ดังในกรณี Ford-Mazda และกรณี Chrysler-Mitsubishi และการเข้ามาตั้งฐานการผลิตใหม่ เช่น กรณีของ GM นอกจากนี้ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวนบริษัทข้ามชาติได้เข้ามาเพิ่มการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น จาก 30

ราย ในช่วงก่อนปีพ.ศ. 2528 เพิ่มขึ้นเป็นกว่า 300 รายในปัจจุบัน และในกลุ่มชิ้นส่วนที่บริษัทข้ามชาติเข้ามาเกี่ยวข้องได้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น เช่น นักลงทุนในกลุ่มทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกา ได้เข้ามามีบทบาทเพิ่มมากขึ้น เช่น RW Steering & suspension, Visteon Thailand, Johnson Controls, Delphi Automotive System และ Tenneco Automotive ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นนำของโลก

2. การประกอบรถยนต์ภายในประเทศได้หันมาใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงทิศทางดังกล่าว ได้นำมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ต่าง ๆ ระหว่างปี พ.ศ. 2533-2548 มาเปรียบเทียบกับจำนวนรถยนต์ที่ผลิตได้ในแต่ละปี หากการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มการพึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้ามากขึ้น สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจะปรับเพิ่มขึ้น ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวอาจมีความคลาดเคลื่อนในการสะท้อนระดับการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ เพราะการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวได้รวมชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้สำหรับอะไหล่ทดแทนในตลาด REM (Replacement Equipment Manufacture) อย่างไรก็ตามสัดส่วนดังกล่าวจะพิจารณาว่าเป็น Upper bound และสามารถสะท้อนแนวโน้มการพึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้ ในทางทฤษฎี การปรับลดลงของสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ อาจสะท้อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตจากรถยนต์ที่พึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้ามากกว่า ไปสู่รถยนต์ที่พึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้าน้อยกว่า

อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงกลยุทธ์ที่กล่าวมาจะทำให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นคนไทยส่วนใหญ่ยังมีความสามารถในการออกแบบไม่เพียงพอ และยังไม่สามารถปฏิบัติตามคำเรียกร้องของผู้ประกอบการได้อย่างเต็มที่ ดังนั้นจึงมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถผลิตเพื่อส่งไปยังผู้ประกอบการได้โดยตรง

3. การส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอย่างชัดเจน จากเดิมที่เป็นการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์มาสู่การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (ตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 มูลค่าและโครงสร้างการส่งออกในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ปี พ.ศ.	การส่งออกรวม (ร้อยละ)			มูลค่าการส่งออก (ล้านเหรียญสหรัฐ ^๑)
	รถยนต์สำเร็จรูป รวมทุกประเภท	เฉพาะรถกระบะ ดีเซล 1 ตัน	ชิ้นส่วน ยานยนต์	
2533	8.7	0.0	91.3	517
2534	7.3	0.2	92.5	546
2535	4.9	1.5	93.6	708
2536	6.7	4.7	88.6	1,536
2537	5.6	4.2	90.3	1,670
2538	6.4	5.0	88.5	1,534
2539	12.5	10.8	76.7	1,648
2540	23.7	19.1	57.2	2,395
2541	26.2	19.0	54.8	2,737
2542	32.9	24.5	42.5	3,875
2543	33.7	23.9	42.4	4,832
2544	39.1	21.4	39.5	4,925
2545	35.8	21.9	42.3	5,491
2546	37.2	20.6	42.2	7,122
2547	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
2548	49.7	21.8	50.3	10,506

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

ตารางที่ 17 มูลค่าและโครงสร้างการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ปี พ.ศ.	การนำเข้ารวม (ร้อยละ)			มูลค่าการนำเข้า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
	รถยนต์สำเร็จรูป รวมทุกประเภท	เฉพาะรถกระบะ ดีเซล 1 ตัน	ชิ้นส่วน ยานยนต์	
2533	15.1	10.0	74.9	3,990
2534	20.6	13.5	66.0	3,503
2535	27.0	20.4	52.6	4,594
2536	27.0	24.2	48.8	6,200
2537	26.0	22.9	51.1	6,723
2538	26.5	22.7	50.7	6,820
2539	22.6	14.4	63.0	7,767
2540	18.4	13.2	68.5	4,099
2541	13.7	8.6	77.8	1,493
2542	19.5	15.2	65.4	2,863
2543	14.4	7.8	77.8	3,664
2544	10.8	5.4	83.8	3,529
2545	10.6	4.7	84.7	3,926
2546	11.9	7.5	80.5	5,180
2547	11.3	6.3	82.4	5,373
2548	12.4	5.1	82.5	6,616

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

จากตารางที่ 16-17 นำเสนอโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ในตารางที่ 16 นำเสนอด้านการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา และไม่มีปีใดที่มีอัตราการขยายตัวเป็นลบ โดยมูลค่าการส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2533-2536 อยู่ที่ประมาณ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี และเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัวเป็น 1600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี ในอีก 3 ปีต่อมา ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำ และมีระดับอัตราการขยายตัวสูง การที่แนวโน้มการส่งออกยังขยายตัวต่อเนื่องติดต่อกันเกือบทศวรรษนับจากวิกฤตเศรษฐกิจชี้ให้เห็นว่าการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง และไม่ใช้มาตรการบรรเทาปัญหาส่วนเกินกำลังการผลิตระยะสั้นเท่านั้น (Temporary Remedies) มูลค่าการส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ ปีพ.ศ. 2540-2542 ขยายตัวต่อเนื่องทวีคูณเป็น 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี แม้ความต้องการรถยนต์ในประเทศเริ่มปรับตัวดีขึ้นภายหลังปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา แต่มูลค่าการส่งออกยังเพิ่มขึ้น ในปีพ.ศ. 2548 มูลค่าการส่งออกสูงกว่า 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณร้อยละ 11 ของมูลค่าการส่งออกรวมของประเทศ

ในช่วงปีพ.ศ. 2539 การส่งออกส่วนใหญ่เป็นการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด และจากตารางที่ 17 มูลค่าและโครงสร้างการนำเข้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 70 ของการนำเข้ารวม

นโยบายของรัฐบาลไทยในการสร้างคลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ระบบเศรษฐกิจของโลกกำลังก้าวไปสู่การเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น เนื่องจากนี้รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญของการทำการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ภายใต้การเจรจาระดับทวิภาคีในการเปิดเขตการค้าเสรีหรือ FTA (Free Trade Area) ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีการปรับตัวเพื่อรองรับการค้าเสรีของโลกได้เร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้แม้ว่าภาครัฐจะมีการนำร่องหรือปูทางแล้ว แต่สิ่งสำคัญหากภาคเอกชนไทยไม่เร่งขับเคลื่อน การเจรจาเพื่อเปิดประตูการค้าโดยอาศัยภาษีที่ลดต่ำลงจากการทำข้อตกลง FTA ก็ไม่เกิดประโยชน์

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จากการส่งออกเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศไทย โดยในปีพ.ศ. 2546 การส่งออกของอุตสาหกรรมรถยนต์มีการเติบโตขึ้นจากปี พ.ศ.2545 อย่างมากและมีแนวโน้มที่ดี ทั้งในด้านการส่งออกและการลงทุน ทำให้

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ปีพ.ศ. 2547 มีแนวโน้มที่ดีขึ้น ซึ่งปัจจัยหนึ่ง การที่ประเทศไทยจะก้าวไปสู่จุดหมายได้ สิ่งสำคัญ คือ จะต้องมียุทธศาสตร์ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการที่จะทำให้การประกอบรถยนต์ในไทยมีต้นทุนที่ต่ำ เพื่อการ แข่งขันในเวทีโลก

ดังนั้นกระทรวงอุตสาหกรรม โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมจึงได้ร่วมมือกับภาคเอกชน และสถาบันยานยนต์แห่งประเทศไทย ในการที่จะผลักดันให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งส่วน ใหญ่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและย่อมหรือ SMEs เกิดการรวมกลุ่มหรือ Cluster เพื่อที่จะทำให้ สามารถเชื่อมโยงการผลิตกับชิ้นส่วนยานยนต์อื่นๆ และเชื่อมต่อไปยังการประกอบรถยนต์โดยตรง ซึ่งทั้งหมดจะทำให้เกิดการลดต้นทุนในภาพรวม

ในปัจจุบันรัฐบาลได้กระตุ้นให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการพัฒนาการผลิตมากขึ้น เพื่อรองรับความต้องการของตลาดที่มี การเติบโตสูงขึ้น จนทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และมี อุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นจำนวนมาก ดังนั้น แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ จึงจำเป็นต้องมุ่งให้ ผู้ประกอบการมีการวางแผนการผลิต ที่เน้นการเชื่อมโยงการผลิตของวิสาหกิจขนาดกลางและ ขนาดย่อม เพื่อให้เกิดการลงตัวในลักษณะคลัสเตอร์ โดยจะมีรูปแบบการป้อน การผลิตวัตถุดิบและ ชิ้นส่วนยานยนต์ พร้อมๆ กับการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทรถยนต์สู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน ประเทศ ซึ่งหากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถพัฒนาคุณภาพการผลิต ให้ทัดเทียมกับต่างประเทศได้ จะทำให้ประเทศไทยสามารถก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิต รถยนต์แห่งเอเชีย

นอกจากนี้รัฐบาลไทยได้ให้ความร่วมมือกับภาคเอกชน และราชการในการที่จะผลักดัน การสร้างรถยนต์ราคาประหยัด ซึ่งมีเป้าหมายในการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นและการ ขยายฐานตลาดรถยนต์ในประเทศไทย ประกอบกับแนวโน้มที่ความต้องการมุ่งเน้นให้การทำ ตลาดรถยนต์เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพราะในระยะยาวรถยนต์ในอนาคตจะต้องมุ่งสู่ การประหยัดพลังงาน รักษาสิ่งแวดล้อม และมีขนาดที่กะทัดรัดเหมาะสมกับสภาพจราจรที่เริ่มติดขัด ด้วยปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นจะต้องมีการลดต้นทุนในทุกๆ ทาง และการที่จะทำให้อัตรา ต้นทุนของรถยนต์ราคาประหยัดลดลง กระทรวงอุตสาหกรรมจึงมีแนวทางที่จะส่งเสริมการลงทุนแก่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นพิเศษ เพื่อเสนอต่อสำนักงานส่งเสริมการลงทุนในการให้สิทธิ

ประโยชน์แบบเต็มหรือพิเศษมากขึ้นแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยได้มีการสรุปในรายละเอียดเพื่อยื่นต่อคณะกรรมการสำนักงานส่งเสริมการลงทุนเพื่อพิจารณา ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับผลประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้า เครื่องจักร การลดอัตราภาษีวัตถุดิบ ซึ่งจากภาพรวมการส่งเสริมการลงทุน จะทำให้ลดต้นทุนการผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ได้ถึงร้อยละ 10-15 และรถยนต์ราคาประหยัดจะเน้นน้ำหนักเบาคือที่ไม่เกิน 850 กิโลกรัมจากปัจจุบันอยู่ที่ 1,000 กิโลกรัม ซึ่งจากทั้งสองกรณีจะทำให้รถยนต์ราคาประหยัดสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ประมาณร้อยละ 20-25 และเมื่อรวมกับการลดภาษีสรรพสามิตก็จะทำให้ราคาของรถยนต์อยู่ที่ประมาณ 3.5 แสนบาทต่อคัน

สำหรับเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย ได้มีการวางแผนในการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นเพื่อส่งออกและขายภายในประเทศ รวมถึงการวางแผนการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ (Cluster) อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะสามารถทำให้ยอดการส่งออกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเพิ่มขึ้นในระยะยาว และจากการที่ทุกฝ่ายได้กำหนดเป้าหมายการก้าวไปสู่ศูนย์กลางยานยนต์ในเอเชีย จะสามารถทำให้ประเทศไทยสามารถส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นจาก 2 แสนล้านบาทในปี พ.ศ. 2549 เป็น 4 แสนล้านบาทในปี พ.ศ.2553 มูลค่าที่เพิ่มขึ้นนี้เกิดขึ้นจากการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 60 เป็นร้อยละ 70

จากแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ในเอเชีย ปัจจุบันภาคเอกชนจะมีส่วนสำคัญในการร่วมดำเนินงานที่เป็นไปทิศทางเดียวกัน โดยดำเนินการให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกและเป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสารระหว่างประเทศ เพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเป็นศูนย์กลางในระดับภูมิภาคในกลุ่มประเทศอาเซียน และในส่วนของสถาบันยานยนต์ได้มีการจัดทำแผนกลยุทธ์การไปสู่เป้าหมายนี้ คือ

1. การจัดทำโครงการรถยนต์ราคาประหยัด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Detroit of Asia ที่เน้นส่งเสริมการพัฒนารถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์และกฎระเบียบอัตราภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์

2. แผนการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ให้เป็นแบบคลัสเตอร์ และการพัฒนาแม่พิมพ์ และพัฒนาด้านบุคลากร

3. แผนพัฒนาเทคโนโลยี ศูนย์วิจัยทดสอบต่างๆ การออกแบบชิ้นส่วนยานยนต์ และยานยนต์

4. การพัฒนาด้านธุรกิจของศูนย์สารสนเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก โครงการเอเชียนอโตมอลล์ที่เป็นโครงการส่วนหนึ่งของการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย (Detroit of Asia) ซึ่งได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนจากธนาคารกองทุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งทั้งหมดอยู่ในขั้นตอนการดำเนินงาน และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

จากการพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ที่ผ่านมากกว่า 40 ปี ทำให้ความพร้อมของอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมอยู่ในบริเวณที่เอื้อต่อการคมนาคมขนส่ง สถานะปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีความพร้อมที่จะสามารถส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) ได้จากจุดแข็งของประเทศไทย 8 ประการ ดังนี้

1. การเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตรถยนต์ค่ายต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงการมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และมีเครือข่ายที่มีความพร้อม และมีศักยภาพ

2. มีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางการส่งออก

3. ตลาดในภูมิภาคมีขนาดใหญ่พอที่จะรองรับกำลังการผลิตที่มีอยู่ในปัจจุบัน

4. มีประสบการณ์ที่สะสมเทคโนโลยีการผลิตขั้นพื้นฐานที่ดี

5. ประเทศไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย

6. มีกำลังการผลิตเพียงพอกับการขยายตัวของอุตสาหกรรม

7. ความสามารถด้านทักษะของแรงงานไทยได้รับการยอมรับ

8. มีเสถียรภาพของการเมือง

จากคุณสมบัติของการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชียของประเทศไทย ข้างต้น จะเห็นได้ว่าเป็นเรื่องที่ท้าทายอย่างยิ่ง แต่ในขณะเดียวกันหากรัฐบาลสามารถที่จะผลักดันโครงการนี้สำเร็จ จะก่อให้เกิดคุณประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ให้เติบโตอย่างยั่งยืน และมีความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศได้อย่างมาก อีกทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาองค์ความรู้ทางเทคโนโลยี และพัฒนาความสามารถของบุคลากรได้เป็นอย่างดี ซึ่งประเทศต่างๆ ก็มีความตั้งใจและอยากให้ประเทศของตนเป็นที่ตั้งของฐานการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลายอุตสาหกรรม และยังมีธุรกิจต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ รอบด้าน ตลอดจนช่วยให้เกิดการสร้างงานทั้งในอุตสาหกรรมยานยนต์และในอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ

อย่างไรก็ดี การที่จะทำให้ไทยประสบความสำเร็จในการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย (Detroit of Asia) จะต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาคอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการทั้งของไทยและจากต่างประเทศ ที่จะต้องรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทั้งสองฝ่าย และจะต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน โดยต้องคำนึงให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่แท้จริง ซึ่งประเทศไทยเองก็มีข้อได้เปรียบหลายอย่างที่จะส่งเสริมให้สามารถพัฒนาการผลิตได้ เช่น การเมืองมีเสถียรภาพ การเงิน การคลัง ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เป็นต้น

การที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย (Detroit of Asia) นั้น จะส่งผลต่อประเทศในด้านบวก คือ

1. ด้านเศรษฐกิจในภาพรวมจะเติบโตขึ้น ทั้งนี้เพราะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงซึ่งจะมีผลให้ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า เนื่องจากประเทศไทยมีปริมาณการส่งออกมากพอ ฉะนั้นหากประเทศไทยไม่ดำเนินการให้อุตสาหกรรมนี้เข้มแข็ง ประเทศไทยก็ย่อมขาดดุลการค้าในที่สุด

2. เมื่ออุตสาหกรรมยานยนต์เติบโต จะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น บริษัทผู้ประกอบการผลิตเหล็ก พลาสติก ยาง ซึ่งจะก่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่อุตสาหกรรมสนับสนุนตามมา เนื่องจากบริษัทต่างชาติต้องใช้วัตถุดิบในประเทศเพื่อการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์

ดังนั้นแนวทางการตั้งรับของไทยในปี พ.ศ. 2547 จะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์และวิธีการที่จะสร้างขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย เพื่อไปสู่เป้าหมายการพัฒนาผู้ประกอบการให้มีศักยภาพ และมีความพร้อมเพียงพอบนพื้นฐานการแข่งขันในบรรยากาศการค้าและการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น ความร่วมมือของภาครัฐกิจเป็นกลยุทธ์สำคัญสำหรับการทำการค้าในปัจจุบัน เนื่องจากแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันกับต่างประเทศ จะใช้การรวมกลุ่มทางธุรกิจ (Cluster) เป็นนโยบายหลักเพื่อนำไปสู่ผลประโยชน์ และความสำเร็จที่ดีของธุรกิจ ซึ่งการพัฒนาธุรกิจในประเทศไทยในรูปแบบคลัสเตอร์ จึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างให้เกิดเป็นรูปธรรม เพื่อให้ภาครัฐกิจมีการบริหารงานในการดำเนินธุรกิจที่ก่อให้เกิดการรวมตัวอย่างสมบูรณ์ และมีความเบ็ดเสร็จในการจัดการทางธุรกิจ

นโยบายการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศอินเดีย

ประเทศอินเดียกำหนดนโยบาย Go Green, Go Forward สำหรับการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อลดภาวะมลพิษจากยานยนต์ นอกจากนี้ยังกำหนดให้การนำเข้าต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าและต้องแสดงใบรับรองการผลิตจากประเทศผู้ผลิต โดยจะต้องนำเข้าผ่านด่านที่กำหนดไว้เท่านั้น คือ Nhava Sheva Kolkata และ Chennai นอกจากนี้การนำเข้ารถยนต์ประเภท CKD และ SKD จะต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจาก Directorate General of Foreign Trade (DGFT) ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องเป็นบริษัทผู้ผลิตเอง ไม่ใช่เป็นเพียงแค่ประกอบรถยนต์เท่านั้น และต้องร่วมทุนกับบริษัทอินเดียโดยมีทุนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในระยะเวลา 3 ปี โดยต้องใช้วัสดุภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 และร้อยละ 70 ภายในเวลา 3 ปีและ 5 ปี ตามลำดับ

ปัญหาสำหรับผู้นำเข้ารถยนต์ไปยังประเทศอินเดีย คือความไม่ชัดเจนระหว่างรถยนต์ CKDs หรือ SKD และชิ้นส่วนยานยนต์ จึงทำให้เกิดความสับสน ลำช้า และอาจไม่สามารถนำเข้ารถยนต์ประเภทนี้ได้ และแม้ว่าในปัจจุบันประเทศอินเดียจะได้ประกาศยกเลิกเงื่อนไข โดย Directorate General of Foreign Trade (DGFT) Policy Circular No.7 (RE-

2001)/1997-2002 โดยอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ทั้งสองประเภทนี้ได้โดยไม่ต้องขอใบอนุญาต และ ยกเลิกเงื่อนไขการร่วมลงทุนตามประกาศ Public Notice No.31/2002-2007 dated 19 August 2002 (สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2549)

อย่างไรก็ตาม การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์สามารถทำได้โดยไม่ต้องมีใบอนุญาต ด้วยการใช้ Open General License (OGL) แต่หากเป็นการนำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการประกอบจะได้รับอนุญาต ก็ต่อเมื่อได้ทำบันทึกความเข้าใจกับอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศในรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนเงินลงทุน กำลังการผลิต และการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ รวมทั้งรายได้จากการส่งออก นอกจากนี้การนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของอินเดียจะต้องได้รับการรับรองคุณภาพมาตรฐานด้าน ISO ในหลายระดับ เช่น มาตรฐานด้านมลพิษ Euro, Euro II, Euro IV สำหรับรถยนต์ทุกชนิด (มาตรฐาน Euro ได้ประกาศใช้บังคับกับรถยนต์ทุกชนิด และเริ่มต้นใช้บังคับกับรถสองล้อและสามล้อตั้งแต่เดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2548 มาตรฐาน Euro II จะใช้บังคับกับรถยนต์ทุกชนิดตั้งแต่เดือนเมษายนปีพ.ศ. 2548 และจะเริ่มต้นใช้บังคับกับรถสองล้อและสามล้อตั้งแต่เดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2551 ในขณะที่มาตรฐาน Euro IV จะประกาศใช้บังคับกับรถยนต์ทุกชนิดตั้งแต่เดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2553)

ดังนั้นผู้ส่งออกของไทยจะต้องคำนึงถึงความต้องการของตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ ในประเทศอินเดีย ซึ่งจะมีข้อสังเกตว่าบริษัทรถยนต์คือ Hyundai Maruti และ TATA ได้มีส่วนแบ่งครองตลาดถึงร้อยละ 85 ในประเทศอินเดีย แต่จะเน้นการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กมากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ และมุ่งเน้นสินค้าที่มีความได้เปรียบด้านเทคโนโลยี คือมุ่งผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ แต่จะผลิตในจำนวนที่ไม่มากเพราะมุ่งเน้นคุณภาพ จึงอาจกล่าวได้ว่าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ประเทศอินเดียนำเข้า ย่อมต้องเป็นชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ที่มีคุณภาพและเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไม่สามารถผลิตเองได้ ซึ่งส่วนใหญ่ประเทศอินเดียนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นห้องเครื่องและข้อเหวี่ยง Crankshaft ลูกสูบและระบบเบรก เพราะประเทศอินเดียมีกำลังการผลิตเสื้อสูบและกระบอกสูบได้เองถึงประมาณร้อยละ 50 และในขณะที่ประเทศไทยมีวัตถุดิบในการใช้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่มาก และไม่ค่อยได้มาตรฐานเพียงพอ อีกทั้งต้องนำเข้าวัตถุดิบเช่น เหล็ก เหล็กกล้า อลูมิเนียม และเม็ดพลาสติก เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ส่งออกของไทยจะต้องคำนึงถึงเรื่องค่าธรรมเนียมการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีอัตราสูงมาก

อย่างไรก็ตาม การที่ประเทศอินเดียมีศักยภาพด้านการผลิตวัตถุดิบ การจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและอินเดีย จึงน่าจะเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยาน

ยนต์ของไทยในการนำเข้าวัตถุดิบมาจากประเทศอินเดีย
แหล่งกำเนิดสินค้า

ซึ่งก็จะทำให้เข้าเงื่อนไขของกฎ

กล่าวโดยสรุป จากพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยที่ผ่านมา ทำให้เห็นถึงแนวทางและนโยบายของภาครัฐบาล ในการให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ที่สูงโดยผ่านการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าหรือห้ามนำเข้า ควบคู่กับการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ และการปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรม (ตารางที่ 18) เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จากการส่งออกเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย จึงต้องสร้างอุตสาหกรรมให้มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพ และสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ในปัจจุบัน ภาครัฐบาลไทย จึงได้มีการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย ซึ่งส่งผลต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจและการส่งออกของไทย โดยเฉพาะเมื่อเริ่มมีการเปิดเขตการค้าเสรีของไทยกับประเทศต่าง ๆ จึงทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องมีการเตรียมพร้อมรับมือ และปรับตัวรองรับเขตการค้าเสรี อย่างเช่น ประเทศอินเดีย ซึ่งมีนโยบายและข้อกำหนดการนำเข้าสินค้าที่เข้มงวด ดังนั้นจึงทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องคำนึงถึงคุณภาพของสินค้าและความต้องการของตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศอินเดีย เพื่อเพิ่มโอกาสในการส่งออกของผู้ประกอบการไทย

ตารางที่ 18 สรุปสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

หัวข้อ	รายละเอียด
ความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์	นโยบายของรัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ 1.การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมผ่านการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าที่สูง ควบคู่ไปกับการบังคับให้ผู้ประกอบการยนต์ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2514 2.ในช่วงปี พ.ศ. 2518 ภาครัฐบาลได้มีการกำหนดห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปและเพิ่ม

ตารางที่ 18 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	อัตราภานำเข้าอุปกรณ์รถยนต์ที่นำมาประกอบภายในประเทศ รวมถึงรถตู้และรถกระบะสำเร็จรูป นอกจากนี้ยังมีการห้ามไม่ให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถเพิ่มและจำกัดรุ่นของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 3. ในปีพ.ศ. 2524 รัฐบาลได้เปลี่ยนระบบการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจากกำหนดเป็นสัดส่วนต่อมูลค่ารถยนต์ที่ประกอบมาเป็นระบบคะแนน 4. ในช่วงปีพ.ศ. 2529-2539 ภาครัฐบาลได้เริ่มทยอยเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้ความต้องการรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ซึ่งการเปิดเสรีเริ่มจากการยกเลิกการจำกัดรุ่นรถยนต์ที่ผลิต โดยเปลี่ยนมาใช้มาตรการทางภานำเข้าทดแทน 5. ในปีพ.ศ. 2547 ได้มีการยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศและปรับอัตราภานำเข้า
การปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์และผลต่อห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	การปรับโครงสร้างการผลิตที่สำคัญกับการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้นทำให้ห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เปลี่ยนแปลง คือ 1. ผู้ประกอบรถยนต์จะทำการผลิตรถยนต์ที่ไม่เคยมีการผลิตที่ใดมาก่อน (Original Model) ซึ่งต่างจากเดิมที่ผลิตรถยนต์ที่เคยผลิตที่อื่น

ตารางที่ 18 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
นโยบายของรัฐบาลไทยในการสร้างคลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	(Repeated Model) 2.การผลิตรถยนต์ที่ไม่เคยผลิตที่ใดมาก่อนทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์มีแนวโน้มจะใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมากขึ้น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องมาก การพัฒนาอุตสาหกรรม จึงจำเป็นต้องมุ่งให้ผู้ประกอบการมีการวางแผนการผลิตที่เน้นการเชื่อมโยงการผลิตของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้เกิดการลงตัวในลักษณะคลัสเตอร์ โดยมีรูปแบบการป้อน การผลิตวัตถุดิบ ชิ้นส่วนยานยนต์พร้อม ๆ กับการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทรถยนต์สู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ซึ่งถ้าสามารถพัฒนาคุณภาพการผลิตให้ทัดเทียมกับต่างประเทศได้ จะทำให้ประเทศไทยสามารถก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งเอเชีย
แผนกลยุทธ์ในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ในเอเชีย	สถาบันยานยนต์ได้มีการจัดทำแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ คือ 1.การจัดทำโครงการรถยนต์ราคาประหยัด 2.แผนการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้เป็น

ตารางที่ 18 (ต่อ)

หัวข้อ	รายละเอียด
	แบบคลัสเตอร์ และการพัฒนาแม่พิมพ์ และ พัฒนาด้านบุคลากร 3.แผนการพัฒนาเทคโนโลยี 4.การพัฒนาด้านธุรกิจ
ผลต่อประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการผลิต ยานยนต์แห่งเอเชีย	1.เศรษฐกิจในภาพรวมจะเติบโต 2.ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องก่อให้เกิดการ ถ่ายทอดเทคโนโลยี
นโยบายการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ของประเทศไทย	ประเทศอินเดียได้กำหนดนโยบาย Go Green, Go Forward สำหรับการนำเข้ารถยนต์และ ชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อลดภาวะมลพิษจากยาน ยนต์ และยังมีการกำหนดให้การนำเข้าต้อง ได้รับใบอนุญาตนำเข้า และต้องแสดงใบรับรอง การผลิตจากประเทศผู้ผลิต นอกจากนี้การนำเข้า รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของอินเดียจะต้อง ได้รับการรับรองคุณภาพมาตรฐานด้าน ISO

ที่มา: จากการวิเคราะห์

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์

ในบทนี้เป็นผลการวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่มีต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยไปยังประเทศอินเดีย โดยผลการศึกษาได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งเป็นการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative analysis) โดยทำการคาดประมาณค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองสมการถดถอยเชิงซ้อน (multiple regression) โดยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (ordinary least squares : OLS) สำหรับส่วนที่สองเป็นการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่มีต่อการจ้างงาน มูลค่าการนำเข้า และมูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดัน ซึ่งเป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนา(descriptive analysis)

ส่วนที่ 1

การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย

ในการวิเคราะห์จะกล่าวถึงผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรี ที่มีต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสินค้าในกลุ่มแรงกดดัน (EHPs) โดยเลือกทำการศึกษา ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ โดยใช้แบบจำลองเศรษฐมิติ ซึ่งใช้วิธีการทางสถิติในรูปกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา (Ordinary Least Square : OLS) เพื่อจะประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ผลิตรถยนต์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นเฉลี่ยต่อบุคคลของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าปกติและอัตราภาษีนำเข้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย และตัวแปร dummy เพื่อทดสอบความมีนัยสำคัญของมาตรการทางการค้า ที่มีผลต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์และประมวลผลทางสถิติ เพื่อนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคามา

ศึกษาผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรี ที่มีต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย

1. ผลการประมาณค่าสมการปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทย ดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -100.4113 - 0.5005\log P + 11.6969\log GDP + 2.5439\log EX + 0.5874TAX \\ & (-5.3172)^{***} \quad (-1.3935)^{N/S} \quad (8.0327)^{***} \quad (0.7303)^{N/S} \quad (1.0803)^{N/S} \\ & + 627.8370D + 0.8762D*\log P - 71.9829D*\log GDP - 56.3696D*\log EX \\ & (1.5307)^{N/S} \quad (0.4778)^{***} \quad (-1.5927)^{N/S} \quad (-0.6782)^{N/S} \end{aligned}$$

R^2	=	0.9883	D.W.	=	1.5974
Adjusted R^2	=	0.9797	F-statistic	=	116.1850***
S.E.	=	0.3004	Prob(F-statistic)	=	0.000000

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
 ** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
 *** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
 n/s = ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย Dummy และ Intercept Dummy Variables ($D*\log P$, $D*\log GDP$, $D*\log EX$) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิเคราะห์จึงได้ตัดตัวแปร Intercept Dummy Variables ($D*\log P$, $D*\log EX$) เพื่อให้สมการมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ได้สมการดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -86.6261 - 0.7605\log P + 11.3408\log GDP + 3.3557\log EX + 0.2251TAX \\ & (-7.4213)^{***} \quad (-3.9544)^{***} \quad (8.3199)^{***} \quad (1.0399)^{N/S} \quad (3.3795)^{***} \end{aligned}$$

$$+ 908.7498D - 103.1476D \cdot \log GDP$$

$$(-14.4463)^{***} \quad (-14.3664)^{***}$$

R^2	=	0.9869	D.W.	=	1.5833
Adjusted R^2	=	0.9809	F-statistic	=	164.2392^{***}
S.E.	=	0.2916	Prob(F-statistic)	=	0.000000

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

n/s = ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ อีกทั้งยังพบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 1.5833 ซึ่งตกอยู่ในช่วงที่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ในตัวเอง (Autocorrelation) ผู้วิเคราะห์จึงได้ตัดตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) เพื่อให้สมการมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ได้สมการดังนี้

$$\log Q = -76.0307 - 0.7111 \log P + 9.9776 \log GDP + 0.2480 \text{TAX} + 881.1589D$$

$$(-4.6436)^{***} \quad (-4.2018)^{***} \quad (5.3827)^{***} \quad (4.2632)^{***} \quad (13.3853)^{***}$$

$$- 99.9514D \cdot \log GDP$$

$$(-13.3196)^{***}$$

R^2	=	0.9874	D.W.	=	1.3276
Adjusted R^2	=	0.9811	F-statistic	=	157.1115^{***}
S.E.	=	0.2978	Prob(F-statistic)	=	0.000000

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

n/s = ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการนี้ ได้ทำการแก้ไขปัญหาสหสัมพันธ์ในตัว (Autocorrelation) เรียบร้อยแล้ว โดยการเพิ่มตัวแปรอิสระที่เหมาะสม ด้วยวิธีการใช้แบบจำลองอนุกรมสหสัมพันธ์อันดับที่ 1 (the first order autoregressive model) ซึ่งเป็นแบบจำลองที่รวมเอาค่าคลาดเคลื่อน (residual) ของข้อมูลในอดีตเข้าไปในตัวแบบสมการถดถอย และเมื่อแก้ปัญหาสหสัมพันธ์ในตัวแล้ว พบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 1.3276 และจากการทดสอบ White Heteroscedasticity พบว่าผลการประมาณค่าที่ได้ไม่มีปัญหา Heteroscedasticity หรือค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนในแต่ละช่วงเวลาคงที่

จากผลการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทย พบว่า ค่า R^2 (Coefficient of Determination) ของสมการมีค่าเท่ากับ 0.9874 แสดงให้ทราบว่า ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ตัวแปร Dummy และ Slope Dummy Variables ($D \cdot \log GDP$) สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทย ได้ร้อยละ 98.74 ส่วนอีกร้อยละ 01.26 เป็นการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกที่เป็นผลมาจากตัวแปรอิสระอื่น ๆ นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว ส่วนค่า Adjusted R^2 มีค่าเท่ากับ 0.9811 แสดงให้เห็นว่า สมการนี้มีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละ 98.11 ค่า F-Statistic มีค่าเท่ากับ 157.1115 ซึ่งมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

นอกจากนี้ยังสามารถอธิบายอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทย ว่าเป็นไปตามสมมติฐานของแต่ละปัจจัยที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ด้วยค่าสถิติ t แสดงดังตารางที่ 19 สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 19 ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์ การส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทยไปยังประเทศอินเดีย

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสถิติ t	ระดับนัยสำคัญ
log P	-0.7111	0.1692	-4.2018***	0.00
ln log GDP	9.9776	1.8536	5.3827***	0.00
TAX	0.2480	0.0581	4.2632***	0.00
D	881.1589	65.8301	13.3853***	0.00
D*log GDP	-99.9514	7.5040	-13.3196***	0.00

ที่มา: จากการคำนวณ

1.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้า เท่ากับ -0.7111 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -4.2018 นั่นคือ ราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้า มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 0.7111 และในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7111 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ จะเห็นได้ว่าผลการเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ลดลงทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็นไปตามกฎอุปสงค์ คือ ปริมาณของสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ที่ผู้บริโภคต้องการซื้อย่อมแปรผกผันกับระดับราคาสินค้า และบริการชนิดนั้นเสมอ เมื่อปัจจัยอื่น ๆ คงที่ โดยแสดงถึงการตอบสนองของปริมาณที่ต้องการบริโภคที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของราคา (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคนิ, 2543)

1.2 ค่าสัมประสิทธิ์ของมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ เท่ากับ 9.9776 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 5.3837 นั่นคือ มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลดเหลือหรือลดเหลือกล้าของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ

ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น เฉลี่ยต่อบุคคลของประเทศอินเดีย ณ ราคา คงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9776 และในทางตรงกันข้าม ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น เฉลี่ยต่อบุคคลของ ประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าว ลดลงร้อยละ 9.9776 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มี อิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ซึ่งรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนโดยทั่วไปเมื่อประชากร มีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มสูงขึ้น การบริโภคของประชากร ภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2543)

1.3 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย เท่ากับ 0.2480 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 4.2632 นั่นคือ อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออก ของอื่น ๆ ทำด้วยพลวัตหลักหรือพลวัตหลักของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไม่ไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออก ชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2480 และในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของ ประเทศอินเดียลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 0.2480 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากอัตราภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่าง ไทย-อินเดีย เพิ่งจะเริ่มมีการเจรจาตกลงในอัตราที่ค่อยเป็นค่อยไป จึงทำให้ผลกระทบที่มีต่อ การส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยพลวัตหลักหรือพลวัตหลักไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

1.4 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรดัมมี่มีนัยสำคัญทางสถิติ อาจกล่าวได้ว่าข้อตกลงเขตการค้า เสรีระหว่างไทยกับอินเดีย มีผลต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยพลวัตหลักหรือพลวัตหลัก โดยทำให้ปริมาณการส่งออกเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำ ด้วยพลวัตหลักหรือพลวัตหลักกับปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดในแบบจำลอง พบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบ ต่อปริมาณการส่งออกมี 3 ปัจจัย ได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เบื้องต้น ณ ราคาคงที่ของประเทศอินเดีย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย โดยมีระดับ นัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ ของตัวแปร พบว่า ราคาส่งออก และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่

ของประเทศอินเดียสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเมื่อราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7111 สำหรับมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาที่ เมื่อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 9.9776 แสดงว่ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้ามากกว่าราคาส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า

2. ผลการประมาณค่าสมการปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออก ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทย ดังนี้

$$\log Q = -117.1818 - 1.0914\log P + 18.2852\log GDP - 4.0996\log EX - 0.9182TAX$$

(-6.1081)*** (-2.2884)*** (7.5131)*** (-1.3903)^{n/s} (-3.9573) ***

$$- 4144.667D - 12.8581D*\log P + 481.4463D*\log GDP + 50.4408D*\log EX$$

(-3.0895) *** (-3.4391)*** (3.0926)*** (1.9886) **

R^2	=	0.9872	D.W.	=	1.4771
Adjusted R^2	=	0.9780	F-statistic	=	106.7638***
S.E.	=	0.2751	Prob(F-statistic)	=	0.000000

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

n/s = ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ อีกทั้งยังพบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 1.4771 ซึ่งตกอยู่ในช่วงที่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์

ในตัว (Autocorrelation) ผู้วิเคราะห์จึงได้ตัดตัวแปร Intercept Dummy Variables ($D \cdot \log EX$) เพื่อให้สมการมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ได้สมการดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -128.4254 - 1.0209 \log P + 18.2617 \log GDP - 3.4998 \log EX - 0.4783 TAX \\ & (-5.2869)^{***} \quad (-1.6101)^{n/s} \quad (5.5682)^{***} \quad (-0.9603)^{n/s} \quad (-4.7389)^{***} \\ & - 1707.097D - 6.0735D \cdot \log P + 198.4921D \cdot \log GDP \\ & (-2.6392)^{***} \quad (-3.4513)^{***} \quad (2.6517)^{***} \end{aligned}$$

R^2	=	0.9829	D.W.	=	1.9638
Adjusted R^2	=	0.9692	F-statistic	=	71.8667***
S.E.	=	0.3340	Prob(F-statistic)	=	0.000000

*	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
**	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
***	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
n/s	=	ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการนี้ ได้ทำการแก้ไขปัญหาสหสัมพันธ์ในตัว (Autocorrelation) เรียบร้อยแล้ว โดยการเพิ่มตัวแปรอิสระที่เหมาะสม ด้วยวิธีการใช้แบบจำลองอนุกรมสหสัมพันธ์อันดับที่ 1 (the first order autoregressive model) ซึ่งเป็นแบบจำลองที่รวมเอาค่าคลาดเคลื่อน (residual) ของข้อมูลในอดีตเข้าไปในตัวแบบสมการถดถอย และเมื่อแก้ปัญหาสหสัมพันธ์ในตัวแล้ว พบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 1.9638 และจากการทดสอบ White Heteroscedasticity พบว่าผลการประมาณค่าที่ได้ไม่มีปัญหา Heteroscedasticity หรือค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนในแต่ละช่วงเวลาคงที่

จากผลการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ให้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทย พบว่า ค่า R^2 (Coefficient of Determination) ของสมการมีค่าเท่ากับ 0.9829 แสดงให้ทราบว่า ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษาผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาท

ต่อรูป) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ตัวแปร Dummy และ Slope Dummy Variables ($D \cdot \log P$ และ $D \cdot \log GDP$) สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทย ได้ร้อยละ 98.29 ส่วนอีกร้อยละ 01.71 เป็นการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกที่เป็นผลมาจากตัวแปรอิสระอื่น ๆ นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว ส่วนค่า Adjusted R^2 มีค่าเท่ากับ 0.9692 แสดงให้เห็นว่า สมการนี้มีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละ 96.92 ค่า F-Statistic มีค่าเท่ากับ 71.8667 ซึ่งมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 อีก

นอกจากนี้ยังสามารถอธิบายอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทย ว่าเป็นไปตามสมมติฐานของแต่ละปัจจัยที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ด้วยค่าสถิติ t แสดงดังตารางที่ 20 สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 20 ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์ การส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้ กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังประเทศอินเดีย

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสถิติ t	ระดับนัยสำคัญ
$\log P$	-1.0209	0.6340	-1.6101 ^{N/S}	0.13
$\log GDP$	18.2617	3.2796	5.5682***	0.00
$\log EX$	-3.4998	3.6444	-0.9603 ^{N/S}	0.35
TAX	-0.4783	0.1009	-4.7389***	0.00
D	-1707.097	646.8049	-2.6392**	0.02
$D \cdot \log P$	-6.0735	1.7597	-3.4513***	0.00
$D \cdot \log GDP$	198.4921	74.8525	2.6517**	0.02

ที่มา: จากการคำนวณ

2.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ ใช้กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เท่ากับ -1.0209 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -1.6101 นั่นคือ ราคาส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกส่วนประกอบรถยนต์ใช้กับรถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทาง

ตรงกันข้าม ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าราคาส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 1.0209 และในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0209 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากราคาส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญ ในการพิจารณาผลกระทบของปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ จึงขอยอมรับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 87

2.2 ค่าสัมประสิทธิ์ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ เท่ากับ 18.2617 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 5.5682 นั่นคือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2617 และในทางตรงกันข้าม ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 18.2617 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ซึ่งรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มสูงขึ้น การบริโภคของประชากรภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคนิ, 2543)

2.3 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เท่ากับ -3.4998 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -0.9603 นั่นคือ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งเป็นไม่ไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ และไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

2.4 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย เท่ากับ -0.4783 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -4.7389 นั่นคือ อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออก ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้ามกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 0.4783 และในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4783 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ ทั้งนี้ผลกระทบทางเศรษฐกิจของระบบภาษีที่มีต่อการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ก็คือระบบภาษีขาเข้าสำหรับสินค้าใดสินค้านึงจะก่อให้เกิดการเพิ่มการผลิตของสินค้านั้นในประเทศสมาชิก แต่ขณะเดียวกันระบบภาษียกเว้นก็เป็นตัวที่ทำให้การบริโภคลดลง เพราะภาษีทำให้ราคาสินค้านั้นในประเทศสูงขึ้น ในทางตรงกันข้ามการยกเลิกภาษีสำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศคู่ค้า จะทำให้การผลิตสินค้านั้นภายในประเทศลดลง ลักษณะการเปลี่ยนแปลงในระบบภาษีขาเข้าเช่นนี้ มีผลโดยตรงต่อการขยายหรือการลดลงทางการค้าระหว่างประเทศระหว่างกันของประเทศคู่ค้า (ชัยวัฒน์ คนจริง, 2532)

2.5 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร dummy มีนัยสำคัญทางสถิติ อาจกล่าวได้ว่าข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย มีผลต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ โดยทำให้ปริมาณการส่งออกเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยกับปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดในแบบจำลอง พบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกมี 2 ปัจจัย ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่ของประเทศอินเดีย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่ ของประเทศอินเดีย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ภายใต้อุปสงค์ความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเมื่อมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาที่ เมื่อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบ

ลูกสูบเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2617 สำหรับอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย เมื่อเปลี่ยนแปลงลดลง ร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบ ลูกสูบเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4783 แสดงว่ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาที่ ส่งผลต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบมากกว่าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย

3. ผลการประมาณค่าสมการปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทย ดังนี้

$$\log Q = -115.1775 - 0.0825\log P + 14.6033\log GDP + 14.8351\log EX + 0.0161TAX$$

$$(-6.6031)^{***} \quad (-1.0974)^{N/S} \quad (7.3735)^{***} \quad (3.4564)^{***} \quad (0.1071)^{N/S}$$

$$+ 139.1709D + 0.5344D*\log P - 16.5052D*\log GDP - 11.4645D*\log EX$$

$$(0.9786)^{N/S} \quad (0.1391)^{N/S} \quad (-0.9053)^{N/S} \quad (-0.8690)^{N/S}$$

R^2	=	0.8959	D.W.	=	1.3823
Adjusted R^2	=	0.8202	F-statistic	=	11.8410***
S.E.	=	0.3991	Prob(F-statistic)	=	0.000206

* = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** = มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

n/s = ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือสัญญาณที่มองเห็นได้ อัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย Dummy และ Intercept Dummy Variables ($D*\log P$, $D*\log GDP$, $D*\log EX$) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิเคราะห์จึงได้ตัดตัวแปร Intercept Dummy Variables ($D*\log P$, $D*\log EX$) เพื่อให้สมการมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ได้สมการดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -110.7040 - 0.0908\log P + 14.2521\log GDP + 13.6296\log EX - 0.0436TAX \\ & (-7.0326)^{***} \quad (-1.2818)^{N/S} \quad (7.7354)^{***} \quad (3.5353)^{***} \quad (-0.5481)^{N/S} \\ & + 187.8772D - 21.5175D*\log GDP \\ & (2.2561)^{**} \quad (-2.2630)^{**} \end{aligned}$$

R^2	=	0.8888	D.W.	=	1.4258
Adjusted R^2	=	0.8374	F-statistic	=	17.3177***
S.E.	=	0.3795	Prob(F-statistic)	=	0.000016

*	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
**	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
***	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
n/s	=	ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทย พบว่า ค่า R^2 (Coefficient of Determination) ของสมการมีค่าเท่ากับ 0.8888 แสดงให้ทราบว่า ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ผลกระทบมวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคากลางที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ตัวแปร Dummy และ Slope Dummy Variables ($D*\log GDP$) สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย ได้ร้อยละ 88.88 ส่วนอีกร้อยละ 11.12 เป็นการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกที่เป็นผลมาจากตัวแปรอิสระอื่น ๆ นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว

ส่วนค่า Adjusted R^2 มีค่าเท่ากับ 0.8374 แสดงให้เห็นว่า สมการนี้มีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละ 83.74 ค่า F-Statistic มีค่าเท่ากับ 17.3177 ซึ่งมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 อีกทั้งยังพบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 1.4258 ซึ่งตกอยู่ในช่วงที่คาดว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ในตัวเอง (Nonautocorrelation) และจากการทดสอบ White

Heteroscedasticity พบว่าไม่มีปัญหา Heteroscedasticity หรือค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนในแต่ละช่วงเวลาคงที่

นอกจากนี้ยังสามารถอธิบายอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย ว่าเป็นไปตามสมมติฐานของแต่ละปัจจัยที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ด้วยค่าสถิติ t แสดงดังตารางที่ 21 สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 21 ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์ การส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังประเทศอินเดีย

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสถิติ t	ระดับนัยสำคัญ
log P	-0.0908	0.0709	-1.2818 ^{n/s}	0.22
ln log GDP	14.2521	1.8424	7.7354***	0.00
log EX	13.6296	3.8552	3.5353***	0.00
TAX	-0.0436	0.0795	-0.5481 ^{n/s}	0.59
D	187.8772	83.2750	2.2561**	0.04
D*log GDP	-21.5175	9.5081	2.2630**	0.04

ที่มา: จากการคำนวณ

3.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ เท่ากับ -0.0908 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -1.2818 นั่นคือ ราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 0.0908 และในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0908 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากราคาส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญในการพิจารณาผลกระทบของปริมาณการส่งออก

เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ จึงขอยอมรับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 78

3.2 ค่าสัมประสิทธิ์ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ เท่ากับ 14.2521 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 7.7354 นั่นคือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2521 และในทางตรงกันข้าม ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 14.2521 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคร้องต้องการซื้อ ซึ่งรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มสูงขึ้น การบริโภคของประชากรภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2543)

3.3 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เท่ากับ 13.6296 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 3.5353 นั่นคือ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.6296 และในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 13.6296 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่

3.4 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย เท่ากับ -0.0436 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -0.5481 นั่นคือ อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้ามกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศ

อินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 0.0436 และในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0436 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากตัวแปรอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดียไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ แต่เป็นตัวแปรที่สำคัญในการพิจารณา เพราะว่าอัตราภาษีนำเข้ามีผลต่อราคาสินค้าและปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคสำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ จึงขอยอมรับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 41

3.5 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรคัมมีนัยสำคัญทางสถิติ อาจกล่าวได้ว่าข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย มีผลต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคสำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ โดยทำให้ปริมาณการส่งออกเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคอื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้กับปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดในแบบจำลองพบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกมี 2 ปัจจัย ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่ของประเทศไทย และอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่ของประเทศไทย และอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเมื่อมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทย ณ ราคาที่ เมื่อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคอื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2521 สำหรับอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เมื่อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคอื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.6296 แสดงว่ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทย ณ ราคาที่ ส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคบริโภคอื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่าง หรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้มากกว่าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี)

4. ผลการประมาณค่าสมการปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออก อุปกรณ์สำหรับบังคับ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย ดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -357.6918 - 3.4612\log P + 43.7260\log GDP + 36.8967\log EX + 0.5892TAX \\ & (-1.6104)^{n/s} \quad (-2.9513)^{***} \quad (1.7774)^* \quad (1.3506)^{n/s} \quad (0.1723)^{n/s} \\ & - 1208.406D + 10.0024D*\log P + 127.9420D*\log GDP - 99.2909D*\log EX \\ & (-0.1176)^{n/s} \quad (0.3223)^{n/s} \quad (0.1122)^{n/s} \quad (-0.2032)^{n/s} \end{aligned}$$

R^2	=	06930	D.W.	=	2.4795
Adjusted R^2	=	0.4697	F-statistic	=	3.1042**
S.E.	=	2.6304	Prob(F-statistic)	=	0.042697
*	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90			
**	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95			
***	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99			
n/s	=	ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ			

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของอินเดีย Dummy และ Intercept Dummy Variables ($D*\log P$, $D*\log GDP$, $D*\log EX$) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิเคราะห์จึงได้ตัดตัวแปร Intercept Dummy Variables ($D*\log GDP$, $D*\log EX$) เพื่อให้สมการมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ได้สมการดังนี้

$$\begin{aligned} \log Q = & -299.7693 - 3.2797\log P + 38.1578\log GDP + 28.8242\log EX + 0.1214TAX \\ & (-1.6630)^{n/s} \quad (-3.0798)^{***} \quad (1.7743)^* \quad (1.2731)^{n/s} \quad (0.2600)^{n/s} \\ & - 52.4355D - 6.6514D*\log P \\ & (-2.3501)^{**} \quad (2.4727)^{**} \end{aligned}$$

R^2	=	0.6813	D.W.	=	2.4396
Adjusted R^2	=	0.5343	F-statistic	=	4.6336***
S.E.	=	2.4651	Prob(F-statistic)	=	0.0098

*	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
**	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
***	=	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
n/s	=	ไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย พบว่า ค่า R^2 (Coefficient of Determination) ของสมการมีค่าเท่ากับ 0.6813 แสดงให้ทราบว่า ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ผลกระทบโดยรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ตัวแปร Dummy และ Slope Dummy Variables ($D \cdot \log P$) สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย ได้ร้อยละ 68.13 ส่วนอีกร้อยละ 31.87 เป็นการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกที่เป็นผลมาจากตัวแปรอิสระอื่น ๆ นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว

ส่วนค่า Adjusted R^2 มีค่าเท่ากับ 0.5343 แสดงให้เห็นว่า สมการนี้มีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละ 53.43 ค่า F-Statistic มีค่าเท่ากับ 4.6336 ซึ่งมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 อีกทั้งยังพบว่าค่า Durbin-Watson (D.W.) มีค่าเท่ากับ 2.4396 ซึ่งตกอยู่ในช่วงที่ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ในตัวเอง (Nonautocorrelation) และจากการทดสอบ White Heteroscedasticity พบว่าไม่มีปัญหา Heteroscedasticity หรือค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนในแต่ละช่วงเวลาคงที่

นอกจากนี้ยังสามารถอธิบายอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทย ว่าเป็นไปตามสมมติฐานของแต่ละปัจจัยที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ด้วยค่าสถิติ t แสดงดังตารางที่ 22 สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 22 ค่าสัมประสิทธิ์หรือค่าความยืดหยุ่นของสมการอุปสงค์ การส่งออกอุปกรณ์สำหรับ บังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปยังประเทศอินเดีย

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสถิติ t	ระดับนัยสำคัญ
log P	-3.2797	1.0649	-3.0798***	0.00
ln log GDP	38.1578	21.5053	1.7743*	0.09
log EX	28.8242	22.6396	1.2731 ^{n/s}	0.22
TAX	0.1214	0.4669	0.2600 ^{n/s}	0.79
D	-52.4355	22.3114	-2.3501**	0.03
D*log P	6.6514	2.6899	2.4727**	0.02

ที่มา: จากการคำนวณ

4.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ เท่ากับ -3.2797 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ -3.0798 นั่นคือ ราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 3.2797 และในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2797 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ จะเห็นได้ว่าผลการเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ลดลงทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็นไปตามกฎอุปสงค์ คือ ปริมาณของสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ที่ผู้บริโภคต้องการซื้อย่อมแปรผกผันกับระดับราคาสินค้า และบริการชนิดนั้นเสมอ เมื่อปัจจัยอื่น ๆ คงที่ โดยแสดงถึงการตอบสนองของปริมาณที่ต้องการบริโภคที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของราคา (วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน, 2543)

4.2 ค่าสัมประสิทธิ์ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ เท่ากับ 38.1578 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 1.7743 นั่นคือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.1578 และในทางตรงกันข้าม ถ้ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 38.1578 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคร้องการซื้อ ซึ่งรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนโดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มสูงขึ้น การบริโภคของประชากรภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน, 2543)

4.3 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เท่ากับ 28.8242 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 1.2731 นั่นคือ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.8242 และในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ดังกล่าวลดลงร้อยละ 28.8242 โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่เป็นตัวแปรที่มีความสำคัญในการพิจารณาถึงปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ จึงขอยอมรับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 78

4.4 ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย เท่ากับ 0.1214 และมีค่าสถิติ t เท่ากับ 0.2600 นั่นคือ อัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย มีความสัมพันธ์กับปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปยังอินเดีย ในทิศทางเดียวกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ และไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ

4.5 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรคัมมีมีนัยสำคัญทางสถิติ อาจกล่าวได้ว่าข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับอินเดีย มีผลต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ โดยทำให้ปริมาณการส่งออกเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับ บังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติกับปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดในแบบจำลอง พบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบ ต่อปริมาณการส่งออกมี 2 ปัจจัย ได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และ 90 ตามลำดับ และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า ราคาส่งออก และ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทยสอดคล้องกับ สมมติฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและ อินเดียเมื่อราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2797 สำหรับมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทย ณ ราคาที่ เมื่อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัติเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.1578 แสดงว่ามูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ของประเทศไทย ณ ราคาที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัตินั้นมากกว่าราคาส่งออกอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ

ตารางที่ 23 สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย ภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย

ตัวแปรตาม (log Q)	ความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปร อิสระทั้งหมด กับตัวแปรตาม (R ²)	สมการมีความ เหมาะสมกับข้อมูล (Adjusted R ²)	ตัวแปรอิสระ			
			ราคาส่งออก(f.o.b) ชิ้นส่วนยานยนต์ของ ไทยไปอินเดีย	ผลิตภัณฑ์มวลรวม ภายในประเทศ เบื้องต้นของ ประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่	อัตราแลกเปลี่ยน	อัตราภาษีนำเข้าของ ประเทศอินเดีย
ของอื่น ๆ ทำด้วยลวด เหล็กหรือลวดเหล็กกล้า	0.9874	0.9811	-0.7111 (-4.2018)***	9.9776 (5.3827)***	-	0.2480 (4.2632)***
ส่วนประกอบเครื่องยนต์ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาป ภายในแบบลูกสูบ	0.9829	0.9692	-1.0209 (-1.6101) ^{n/s}	18.2617 (5.5682)***	-3.4998 (0.9603) ^{n/s}	-0.4783 (4.7389)***
เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือ ให้สัญญาณที่มองเห็นได้	0.8888	0.8374	-0.0908 (-1.2818) ^{n/s}	14.2521 (7.7354)***	13.6296 (3.5353)***	-0.0436 (0.5481) ^{n/s}
อุปกรณ์สำหรับบังคับ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติ	0.6813	0.5343	-3.2797 (3.0798)***	38.1578 (1.7743)*	28.8242 (1.2731) ^{n/s}	0.1214 (0.2600) ^{n/s}

ที่มา: จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนที่ 1 (ตารางที่ 23) แสดงถึงการสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังประเทศอินเดีย ภายใต้เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ซึ่งจากตารางจะพบว่าปัจจัยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทยเป็นปัจจัยหลักที่กำหนดปริมาณการส่งออก เนื่องจากมีระดับนัยสำคัญทางสถิติสำหรับทุกรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา จึงสามารถอธิบายได้ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทย เป็นตัวกำหนดปริมาณการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากแสดงถึงอำนาจซื้อของประชากรอินเดีย เมื่อประชากรภายในประเทศอินเดียมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น ก็จะมีความต้องการในการบริโภคสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้น และถ้าระดับรายได้ของประชากรในประเทศอินเดียลดลง ความต้องการบริโภคสินค้าในกลุ่มนี้ของประเทศอินเดียก็จะลดลง เนื่องจากสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ไม่ใช่สินค้าจำเป็น ที่ประชาชนต้องการบริโภคในชีวิตประจำวัน แต่ขึ้นอยู่กับระดับความเป็นอยู่ของประชากรอินเดีย ระดับมาตรฐานการครองชีพ ถ้าระดับความเป็นอยู่ของประชากรอินเดียดีขึ้น ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันของชาวอินเดียจะสูงขึ้น และรถยนต์เป็นปัจจัยหนึ่งสำหรับอำนวยความสะดวก เมื่อประชากรมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น ถึงจะมีความต้องการในสินค้ากลุ่มนี้ และจะส่งผลต่อความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนั้นผู้ประกอบการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ควรศึกษาและพิจารณาถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย และระดับรายได้ของชาวอินเดียเมื่อมีการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยสามารถประมาณการได้ว่า ความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ในตลาดอินเดียเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร เพื่อวางแผนผลิตสินค้าตอบสนองความต้องการของตลาดอินเดียได้อย่างเหมาะสม และไม่เกิดปัญหาสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาดที่ขยายตัวขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้ส่งออกพลาดโอกาสที่จะขยายตัวทางการค้าในตลาดนี้ และเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้นปัจจัยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทยจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดปริมาณความต้องการสินค้า ชิ้นส่วนยานยนต์ และสำหรับในกรณีของปัจจัยอื่น ๆ เช่น ราคาส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ อัตราแลกเปลี่ยน(บาทต่อรูปี) และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินเดีย ถึงแม้ว่าจะไม่ใช่ปัจจัยหลัก ในการกำหนดปริมาณการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มแรงกดดันนี้ แต่ก็ยังเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ ในการพิจารณาผลกระทบของการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย เนื่องจากส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในบางรายการ

ส่วนที่ 2 การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

ในการศึกษาถึงผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย จะศึกษาผลกระทบที่มีต่อการจ้างงาน มูลค่าการนำเข้า และมูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย ดังต่อไปนี้

1. การจ้างงาน

ในการศึกษาผลกระทบด้านการจ้างงาน อันเกิดจากการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2541-2548 จะพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของจำนวนแรงงานไทยโดยรวมในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย ที่ได้รับการออกบัตรส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งในช่วงปีพ.ศ. 2541-2548 มีการจ้างแรงงานไทยในอุตสาหกรรมนี้ทั้งหมด 1,756,239 คน (แสดงในตารางที่ 24) โดยในปีพ.ศ. 2543-2544 การจ้างแรงงานไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการปรับตัวลดลง รวมถึงมูลค่าเงินลงทุนในอุตสาหกรรมมีการเติบโตต่ำ ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งน่าจะมาจากการที่ภาครัฐบาลเริ่มมีนโยบายยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศในปีพ.ศ. 2543 แต่หันมาเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ให้สูงขึ้น ซึ่งเป็นผลทำให้การจ้างงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ลดลง

ถึงอย่างไรก็ตาม หลังจากปีพ.ศ. 2545 เป็นต้นมา ได้เริ่มมีการปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เมื่อบริษัทต่างชาติได้เริ่มเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลในปีพ.ศ. 2545 มูลค่าเงินลงทุน จำนวนการจ้างงาน ได้ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงสัดส่วนมูลค่าเงินลงทุนต่อหน่วยแรงงานเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลไทย ที่มีเป้าหมายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ให้เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาประเทศ และจนกระทั่งในปีพ.ศ. 2548 มูลค่าเงินลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 388,344.98 ล้านบาท อัตราการเจริญเติบโตเท่ากับร้อยละ 24.04 อีกทั้งจำนวนการจ้างแรงงานและสัดส่วนมูลค่าเงินลงทุนต่อหน่วยแรงงานสูงที่สุดจากหลายปีที่ผ่านมา แสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการเติบโต

ตารางที่ 24 จำนวนแรงงานไทยภายในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย
ที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541-2548

ปี พ.ศ.	มูลค่าเงินลงทุน(1) (ล้านบาท)	การจ้างงาน(2) (คน)	(1)/(2) (ล้านบาทต่อคน)
2541	166,009.10	194,320	0.85
	-	-	-
2542	173,298.51	195,758	0.89
	(4.39)	(0.74)	(4.71)
2543	179,745.69	224,110	0.80
	(3.72)	(14.48)	(-10.11)
2544	183,620.86	220,496	0.83
	(2.16)	(-1.61)	(3.75)
2545	185,713.21	220,121	0.84
	(1.14)	(0.17)	(1.20)
2546	313,082.28	226,588	1.38
	(68.58)	(2.94)	(64.28)
2547	313,082.28	226,588	1.38
	(0)	(0)	(0)
2548	388,334.98	248,258	1.56
	(24.04)	(9.56)	(13.04)
2541-2548	1,902,886.91	1,756,239	8.55
	-	-	-
เฉลี่ย/ปี	237,860.86	219,530	1.06
	-	-	-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการใช้เงินต่อปี

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2549) และจากการคำนวณ

อย่างมากในปีพ.ศ. 2548 โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน เกิดจากนโยบายของภาครัฐบาลในการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย การจัดทำคลัสเตอร์อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และการจัดทำเขตการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ

กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาจากจำนวนการจ้างงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นในปีพ.ศ. 2548 จะพบว่ามีหลายปัจจัยที่ก่อให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งผลกระทบของการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและอินเดีย ถือเป็นผลกระทบส่วนหนึ่งในด้านบวกที่ก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการลดภาษีสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มแรงดลภาษี จึงก่อให้เกิดการผลิต การค้า และมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ จึงแสดงให้เห็นว่าผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ช่วยก่อให้เกิดการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น และทำให้ปัญหาการว่างงานภายในประเทศลดลง

2. การส่งออก

ในการศึกษาผลกระทบของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย จะพิจารณาจากมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการของไทยที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงดลภาษี จากตารางที่ 25 แสดงให้เห็นว่า ในปีพ.ศ. 2548 ภายหลังจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเริ่มมีผลบังคับใช้ มูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการของไทยไปอินเดีย มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 157,479,447 ล้านบาท ซึ่งอัตราการเติบโตเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ -81.55 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

หากพิจารณาในช่วงปี พ.ศ. 2545-2547 จะพบว่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปีพ.ศ. 2547 มูลค่าการส่งออกสินค้าในกลุ่มนี้ของประเทศไทยไปยังอินเดียมีมูลค่าสูงถึง 853,415,120 ล้านบาท อัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 121.04 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ประเทศไทย มีการส่งออกไปประเทศอินเดียมากที่สุด ในช่วงปีพ.ศ. 2544-2549 ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ มีมูลค่าการส่งออก 754,474,039 ล้านบาท ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก

ตารางที่ 25 มูลค่าการส่งออกและอัตราการเจริญเติบโตในรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงดภาษี 9 รายการ ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย

(หน่วย : บาท)

รายการชิ้นส่วนยานยนต์	มูลค่าการส่งออก (ปี พ.ศ.)						เฉลี่ย
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
1.สปริงขดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า(HS 732020)	51,517	-	790	23,093	1,009	3,148,182	537,431.83
	-	-	-	(2,823.16)	(-95.63)	(311,910.1)	-
2.ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก หรือลวดเหล็กกล้า(HS 732690)	64,199,408	57,591,338	171,265,951	284,789,640	7,394,451	-	97,540,131.33
	-	(-10.29)	(197.38)	(66.29)	(-97.40)	-	-
3.ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ (HS 840991)	14,902,165	42,232,335	149,848,030	478,101,891	34,906,552	34,483,066	125,745,673.2
	-	(183.40)	(254.82)	(219.06)	(-92.70)	(1.21)	-
4.ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ(841490)	478,207	2,110,719	1,324,781	517,708	37,201	-	744,769.33
	-	(341.38)	(-37.24)	(60.92)	(-92.81)	-	-
5.ล้อตุนแรงหรือพูลเลย์รวมถึงพูลเลย์บล็อก (HS 848350)	-	48,138	2,750,126	8,205,830	105,040	-	1,851,522.33
	-	-	(5,613)	(198.38)	(-98.72)	-	-
6.เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ (HS 851220)	16,664,440	14,779,101	44,036,842	73,744,928	114,210,068	115,528,301	63,160,613.33
	-	(11.31)	(197.97)	(67.46)	(54.87)	(1.15)	-

ตารางที่ 25 (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

รายการชิ้นส่วนยานยนต์	มูลค่าการส่งออก (ปี พ.ศ.)						เฉลี่ย
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
7. กระจุกเกียร์(HS 870840)	41,066	609,453	415,253	498,612	721,038	4,926,419	1,201,973.5
	-	(1,384.08)	(-31.86)	(20.07)	(44.61)	(583.24)	-
8. อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย อัตโนมัติ(HS 930289)	85,400,404	42,408,111	15,475,391	7,480,179	104,088	-	25,144,695.5
	-	(-50.34)	(63.51)	(-51.66)	(-98.61)	-	-
9. อุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือ ควบคุมโดยอัตโนมัติ(HS 930290)	310	-	973,880	53,239	-	-	171,238.16
	-	-	-	(-94.53)	-	-	-
รวม	181,737,517	159,779,195	386,091,044	853,415,120	157,479,447	158,085,968	316,098,048.5
	-	(-12.08)	(141.64)	(121.04)	(-81.55)	(0.39)	-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี

ที่มา: กรมศุลกากร (2550)

หรือลดเหล็กกล้า มีมูลค่าการส่งออก 585,240,788 ล้านบาท เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ มีมูลค่าการส่งออก 378,963,680 ล้านบาท และอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ มีมูลค่าการส่งออก 150,868,173 ล้านบาท

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาผลกระทบด้านการส่งออกได้สะท้อนให้เห็นว่า ประเทศไทยกำลังสูญเสียความสามารถในการแข่งขันทางด้านการส่งออก ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับประเทศอินเดีย เนื่องจากภายหลังการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับอินเดียมีผลบังคับใช้ อัตราการเติบโตของการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการในกลุ่มสินค้าแรงดลภาวียลดลงมาอย่างเห็นได้ชัด เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงปี พ.ศ. 2545-2547 แสดงให้เห็นว่าสินค้าของไทยยังมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและอินเดีย ที่มีต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภาครัฐบาลและผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ควรให้ความสำคัญในการแก้ปัญหา เพื่อให้สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์สามารถแข่งขันได้และเป็นที่ต้องการในตลาดต่างประเทศ และเพื่อให้การส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยขยายตัวในอนาคต (สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2549)

3. การนำเข้า

ในการศึกษาผลกระทบของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่อการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย จะพิจารณาจากมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการของไทย ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงดลภาวีย จากตารางที่ 26 แสดงให้เห็นว่า ในปีพ.ศ. 2548 ภายหลังจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเริ่มมีผลบังคับใช้ มูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการของไทยจากประเทศอินเดีย มีมูลค่าการนำเข้าทั้งสิ้น 1,247,180,432 ล้านบาท ซึ่งอัตราการเติบโตเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 339.79 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

หากพิจารณาในช่วงปี พ.ศ. 2545-2547 จะพบว่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการเพิ่มขึ้น ในแต่ละปีมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเพียงเล็กน้อย ซึ่งในปีพ.ศ. 2547 มูลค่าการนำเข้าสินค้าในกลุ่มนี้ของประเทศไทยจากอินเดียมีมูลค่า 283,585,466 ล้านบาท อัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 124.49 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ประเทศไทย มีการนำเข้าจากประเทศอินเดียมากที่สุด ในช่วงปีพ.ศ. 2544-2549 ได้แก่ กระปุกเกียร์ มีมูลค่าการ

ตารางที่ 26 มูลค่าการนำเข้า และอัตราการเจริญเติบโตในรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี 9 รายการ ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย

(หน่วย : บาท)

รายการชิ้นส่วนยานยนต์	มูลค่าการนำเข้า (ปี พ.ศ.)						เฉลี่ย
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
1.สปริงชนิดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า(HS 732020)	-	-	569,002	376,389	110,270	7,523	177,197.33
	-	-	-	(-33.85)	(-70.70)	(-93.17)	-
2.ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็ก หรือลวดเหล็กกล้า(HS 732690)	49,738,859	58,688,746	99,976,084	68,836,799	3,683,072	-	46,820,593.33
	-	(17.99)	(70.34)	(-31.14)	(-94.64)	-	-
3.ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ(HS 840991)	12,557,804	97,682,828	15,559,120	21,075,974	19,427,669	15,662,785	30,327,696.67
	-	(677.87)	(-84.07)	(35.46)	(-7.82)	(-19.37)	-
4.ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ(841490)	5,243,926	4,646,917	6,395,006	19,352,403	661,887	-	6,050,023.17
	-	(-11.38)	(37.61)	(202.61)	(-96.57)	-	-
5.ล้อคุนแรงหรือพูลเลย์รวมถึงพูลเลย์บล็อก(HS 848350)	461,025	386,420	338,403	166,378	1,813	-	225,673.17
	-	(-16.18)	(-12.43)	(-50.83)	(-98.91)	-	-
6.เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้(HS851220)	183,249	563,565	607,279	476,431	246,418	961,389	506,388.50
	-	(207.54)	(7.76)	(21.55)	(-48.28)	(290.15)	-

ตารางที่ 26 (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

รายการชิ้นส่วนยานยนต์	มูลค่าการนำเข้า (ปี พ.ศ.)						เฉลี่ย
	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
7. กระปุกเกียร์(HS 870840)	1,584	1,698,181	40,704	171,982,871	1,223,034,181	1,513,035,943	484,965,577.33
	-	(107,108)	(-97.60)	(422,420.81)	(611.14)	(23.71)	-
8. อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดย	215,263	1,659,893	2,733,994	760,436	15,122	-	897,451.33
อัตโนมัติ(HS 930289)	-	(671.1)	(64.71)	(-72.19)	(-98.01)	-	-
9. อุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือ	2,336	313,041	104,204	557,785	-	-	162,894.33
ควบคุมโดยอัตโนมัติ(HS 930290)	-	(13,300.73)	(66.71)	(435.28)	-	-	-
รวม	68,404,046	165,639,591	126,323,796	283,585,466	1,247,180,432	1,529,667,640	570,133,495.17
	-	(142.15)	(-23.74)	(124.49)	(339.79)	(22.65)	-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี

ที่มา : กรมศุลกากร (2550)

นำเข้า 2,909,793,464 ล้านบาท ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้า มีมูลค่าการนำเข้า 280,923,560 ล้านบาท ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ มีมูลค่าการนำเข้า 181,966,180 ล้านบาท และส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ มีมูลค่าการนำเข้า 36,300,139 ล้านบาท

ดังนั้นจากการศึกษาผลกระทบด้านการนำเข้าได้สะท้อนให้เห็นว่า กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลประโยชน์ต่อผู้นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากอัตราภาษีที่ลดลง ทำให้ราคาชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้ามีราคาถูกลง แต่ประเทศไทยเป็นฝ่ายขาดดุลทางการค้ากับประเทศอินเดียเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

จากการวิเคราะห์ในส่วนที่สอง ถึงผลกระทบของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่อการจ้างงาน การส่งออก และการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ทำให้ทราบว่า ผลกระทบที่ประเทศไทยได้รับจากกรอบความตกลงฯ ดังกล่าว ภาคการจ้างงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้รับผลกระทบในด้านบวก การจ้างงานและมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้แรงงานไทยมีการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น ช่วยลดปัญหาการว่างงานภายในประเทศ

ในส่วนของผลกระทบด้านการส่งออก และการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับผลกระทบอย่างมากจากกรอบความตกลงฯ ดังกล่าว เนื่องจากมูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มแรงดลภาณี มีมูลค่าการส่งออกลดลงจากปีที่ผ่านมา ภายหลังที่ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียมีผลบังคับใช้ ซึ่งในปีพ.ศ. 2548 การส่งออกของสินค้าในกลุ่มดังกล่าวมีมูลค่าเพียง 157,479,447 ล้านบาท แต่มูลค่าการนำเข้าสินค้าในกลุ่มดังกล่าวมีมูลค่าสูงถึง 1,247,180,432 ล้านบาท (ตารางที่ 27) จึงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เป็นผลให้ประเทศไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับประเทศอินเดีย ทั้งที่ก่อนหน้านี้ประเทศไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้าในสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์กลุ่มนี้กับประเทศอินเดียมาโดยตลอด ซึ่งเหตุผลส่วนหนึ่งมาจากคุณภาพของสินค้าไทยที่ยังมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ไม่สามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ ในขณะที่สินค้าของประเทศมีคุณภาพสูงกว่า มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการผลิต เมื่อมีการกำหนดกรอบการลดอัตราภาษี จึงทำให้ราคาสินค้าของประเทศอินเดียที่นำเข้ามายังประเทศไทย มีราคาถูกลง บริษัทผู้ประกอบรถยนต์จึงนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศอินเดียเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 27 สรุปมูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า และดุลการค้าของรายการสินค้าขึ้นส่วน
ยานยนต์ทั้ง 9 รายการที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดัน

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีพ.ศ	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	ดุลการค้า
2544	181,737,517	68,404,046	113,333,471
	-	-	-
2545	159,779,195	165,639,591	-5,860,396
	(-12.08)	(142.15)	-
2546	386,091,044	126,323,796	259,767,248
	(141.64)	(-23.74)	-
2547	853,415,120	283,585,466	569,829,654
	(121.04)	(124.49)	-
2548	157,479,447	1,247,180,432	-1,089,700,985
	(-81.55)	(339.79)	-
2549	158,085,968	1,529,667,640	-1,371,581,672
	(0.39)	(22.65)	-
2544-2549	3,793,176,582	6,841,601,942	-3,048,425,360
	-	-	-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี

ที่มา: จากการรวบรวม

ดังนั้นจากการศึกษาทั้งสองส่วนข้างต้น อันได้แก่ ส่วนที่ 1 การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย และส่วนที่ 2 การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย สามารถสรุปในรูปตารางที่ 28 ได้ดังนี้

ตารางที่ 28 สรุปผลที่ได้จากการศึกษาทั้งหมด

การศึกษา	รายละเอียด
ส่วนที่ 1	ปัจจัยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่ มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย สำหรับทุกรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำการศึกษา ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย
ส่วนที่ 2	
การจ้างงาน	ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้รับผลกระทบในด้านบวก การจ้างงานและมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้แรงงานไทยมีการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น ช่วยลดปัญหาการว่างงานภายในประเทศ
การส่งออก	ภายใต้เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันทางด้านการส่งออก ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับประเทศอินเดีย เนื่องจากภายหลังจากจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับอินเดียมีผลบังคับใช้ อัตราการเติบโตของการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการในกลุ่มสินค้าแรงลดภาษีลดลงมากอย่างเห็นได้ชัด
การนำเข้า	กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ส่งผลประโยชน์ต่อผู้นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากอัตราภาษีที่ลดลง ทำให้ราคาชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้ามีราคาถูก

ที่มา : จากการวิเคราะห์

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ในปัจจุบันเศรษฐกิจการค้าของโลกกำลังคึกคักขึ้นเข้าสู่ระบบการค้าเสรีมากขึ้นเรื่อย ๆ และอย่างรวดเร็ว ซึ่งถึงแม้ว่าการเจรจาการค้าในกรอบเวทีขององค์การการค้าระหว่างประเทศ (WTO) จะไม่มีความคืบหน้าและไม่ส่อแววความสำเร็จในระยะเวลาอันใกล้ เนื่องจากความแตกต่างของสภาพทางเศรษฐกิจและการพัฒนาที่ต่างกันมากในบรรดาประเทศสมาชิก จึงส่งผลให้ความสนใจผลประโยชน์ และความต้องการทางการค้าของประเทศต่าง ๆ แตกต่างกันมากจนแทบจะไม่มีทางเป็นไปได้ในการสร้างกรอบกติกาความตกลง ที่สามารถก่อให้เกิดเงื่อนไขที่ได้รับประโยชน์ทุกประเทศ

จากความล่าช้าขององค์การการค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้ประเทศต่าง ๆ หันมาให้ความสนใจในการทำความตกลงเขตการค้าเสรีในกลุ่มเล็ก ๆ และระหว่างสองประเทศมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งองค์การการค้าระหว่างประเทศก็เปิดทางให้สามารถดำเนินการได้ภายใต้เงื่อนไขที่ระบุไว้ สาเหตุสำคัญที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ เร่งทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน โดยเฉพาะในรูปแบบทวิภาคี (Free Trade Agreement : FTA) เนื่องจากการเจรจาความตกลงกันน้อยประเทศ และสามารถหาผลประโยชน์ร่วมกันได้ไม่ยาก สำหรับเหตุผลทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ก็คือ เพื่อสร้างความได้เปรียบในเชิงเปรียบเทียบ ให้กับสินค้าของตนเองเหนือประเทศคู่แข่งในตลาดประเทศที่ทำความตกลงด้วย เพราะสินค้าจะสามารถเข้าตลาดได้มากขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหรือเสียภาษีศุลกากรในอัตราที่น้อยกว่าและสะดวก รวมทั้งการเข้าสู่ตลาดก่อนคู่แข่งถือว่ามีความได้เปรียบในระดับแรก เพราะสามารถเป็นที่รู้จัก มีการสร้างฐานลูกค้าและเครือข่ายการค้าไว้แล้ว ส่วนประเทศที่ใหม่ต้องออกแรงและลงทุนมากกว่าปกติเพื่อเข้ามาแข่งขัน ดังนั้นหลายประเทศจึงได้เร่งเจรจาเขตการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ ให้มากและเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยเฉพาะประเทศที่มีศักยภาพจะเป็นตลาดสินค้าสำคัญของตนเอง และยิ่งประเทศต่าง ๆ เข้าสู่การเจรจาการค้าเสรีมากขึ้น ยิ่งทำให้ความจำเป็นของประเทศไทยต้องมีความตกลงการค้าเสรีกับประเทศอื่น ๆ มากขึ้น เพื่อไม่ให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในตลาดที่สำคัญ อย่างเช่น ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็น

ประเทศที่มีประชากรรวมกันมากกว่า 2,000 ล้านคน ซึ่งจะเป็นตลาดขนาดมหาศาลของไทย และเป็นประเทศคู่แข่งที่สำคัญยิ่งของไทย

จากการที่ประเทศไทยเร่งทำของตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศต่าง ๆ จึงทำให้ขั้นตอนการเปิดเสรีในสินค้าหลายรายการเร็วขึ้น อุตสาหกรรมต่าง ๆ ต้องปรับตัวเตรียมพร้อมต่อโอกาสจากการเปิดตลาดของประเทศอื่น ๆ และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงเข้ากับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ล้วนแต่มีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมแปรรูปยาง และในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างครั้งสำคัญ และส่งผลต่ออุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ มีการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ และนโยบายของรัฐบาลไทยในการตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย

จากนโยบายของรัฐบาล และภายใต้ทิศทางการค้าของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรี อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จึงมีแนวโน้มที่จะเผชิญการเปิดเสรีที่เร็วกว่า กรอบภาษีสินค้านำเข้าปกติ อย่างเช่น ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียที่ได้ลงนามไปแล้ว รายการชิ้นส่วนยานยนต์เป็นสินค้าหนึ่งที่ประเทศไทยเสนอให้มีการลดอัตราภาษีนำเข้า อย่างไรก็ตามที่ผ่านมายังไม่ได้มีการศึกษาผลกระทบของกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีไทยอินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อย่างเป็นระบบ ดังนั้นการศึกษาผลกระทบจึงเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจเพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยทำการศึกษาถึงรายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงกดดันภาษี (EHPs) ระหว่างไทยและอินเดีย ได้แก่ สปริงชดแบบกันหอยทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือเหล็กกล้า ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ ส่วนประกอบเครื่องระบายหรือเครื่องหมุนเวียนอากาศ ล้อศูนย์แรงหรือพูลเลย์ รวมถึงพูลเลย์บล็อก เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ กระปุกเกียร์ อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ และอุปกรณ์ประกอบสำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ

ในส่วนของการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ได้ทำการศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเลือกทำการศึกษาชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสินค้าแรงลดาภิ (EHPs) 4 รายการ ได้แก่ ของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือเหล็กกล้า ส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทย โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า ราคาส่งออก และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทยสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และสำหรับปัจจัยอัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทยที่ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ เนื่องจากภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ได้มีการกำหนดช่วงระยะเวลาการลดอัตราภาษีแบบค่อยเป็นค่อยไป จึงส่งผลให้ผลการศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ และเมื่อมีการเริ่มลดอัตราภาษีภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทย

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทย โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย และอัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทยสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และเมื่อมีการเริ่มลดอัตราภาษีภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกส่วนประกอบเครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทย

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย และอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูปี) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทุกปัจจัย และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย และอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อ

รูป) สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และเมื่อมีการเริ่มลดอัตราภาษีภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกเครื่องอุปโภคอื่น ๆ สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทย

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออก อุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ ได้แก่ ราคาส่งออก มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทย อินเดีย โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และ 90 ตามลำดับ และจากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร พบว่า ราคาส่งออก และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาของประเทศไทยสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ และเมื่อมีการเริ่มลดอัตราภาษีภายใต้กรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของอื่น ๆ ทำด้วยลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทย

จากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทยเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดปริมาณการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากเมื่อประชากรภายในประเทศของอินเดียมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น ก็จะมีความต้องการในการบริโภคสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้น และถ้าระดับรายได้ของประชากรในประเทศไทยลดลง ความต้องการบริโภคสินค้าในกลุ่มนี้ของประเทศไทยก็จะลดลง เนื่องจากสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ไม่ใช่สินค้าจำเป็นที่ประชาชนต้องการบริโภคในชีวิตประจำวัน ดังนั้นผู้ประกอบการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ควรศึกษาและพิจารณาถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศไทย และระดับรายได้ของชาวอินเดียเมื่อมีการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์

ในส่วนของการศึกษาวิเคราะห์เชิงพรรณนา ถึงผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ที่มีต่อการจ้างงาน มูลค่าการส่งออก และมูลค่าการนำเข้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการจ้างงานพบว่า ในปีพ.ศ. 2548 ภายหลังจากกรอบความตกลงเขตการค้าเสรี ระหว่างประเทศไทยและอินเดียมีผลบังคับใช้ ก่อให้เกิดการจ้างงานภายในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น มูลค่าการลงทุน และสัดส่วนมูลค่าเงินลงทุนต่อหน่วยแรงงานเพิ่มสูงขึ้น จึงแสดงให้เห็นว่าผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดีย ช่วยก่อให้เกิดการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น และทำให้ปัญหาการว่างงานภายในประเทศลดลง

การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการส่งออก พบว่าประเทศไทยกำลังสูญเสียความสามารถในการแข่งขันทางการส่งออก ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับประเทศอินเดีย เนื่องจากการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย มีผลบังคับใช้อัตราการเติบโตของการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการในกลุ่มสินค้าเร่งลดภาษีลดลงมากอย่างเห็นได้ชัด เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงปี พ.ศ. 2545-2547 แสดงให้เห็นว่าสินค้าของไทยยังมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ไม่มีความสามารถในการแข่งขัน

การวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อการนำเข้า พบว่าในปีพ.ศ. 2548 หลังจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและอินเดียเริ่มมีผลบังคับใช้ มูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 9 รายการของไทยจากประเทศอินเดีย มีมูลค่าการนำเข้าทั้งสิ้น 1,247,180,432 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นจากหลายปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาในฐานะผู้นำเข้า สะท้อนให้เห็นว่าส่งผลประโยชน์ต่อผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากอัตราภาษีที่ลดลง ทำให้ราคาชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้ามีราคาถูก

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. รัฐบาลควรให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อช่วยพัฒนาศักยภาพในการผลิต ให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุนและพัฒนาศักยภาพของสินค้า ให้ได้มาตรฐานทัดเทียมต่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้แก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยเฉพาะการพัฒนาไปสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย

2. ภาครัฐบาลควรให้ความร่วมมือกับผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ ในการยกระดับทักษะฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทักษะในด้านการออกแบบ เพื่อให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีคุณภาพสูงขึ้นและมีต้นทุนที่ต่ำลง ทั้งนี้การพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานจะช่วยเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ให้สามารถรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีต่าง ๆ ได้เร็วขึ้น และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมอื่นได้

3. ภาครัฐบาลควรสนับสนุนการส่งออกโดยใช้มาตรการทางด้านภาษี ได้แก่ การลดภavnี้นำเข้าวัตถุดิบจะทำให้สามารถลดราคาสินค้าส่งออก การชะลอการลดภavnีสินค้านำเข้าเพื่อมิให้ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบลดลง

4. ผู้ประกอบการหรือผู้ส่งออก ควรหาแนวทางลดราคาสินค้าส่งออก ได้แก่ การลดต้นทุนการผลิต เช่น รายการสินค้าของอื่น ๆ ทำด้วยวัตถุดิบหรือวัตถุดิบหลัก และอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาถึงภาพรวมของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยศึกษาถึงภาพรวมของการส่งออกและการนำเข้าในประเทศคู่ค้าสำคัญ นอกเหนือจากประเทศไทยและประเทศอินเดีย รวมทั้งภาพรวมของการส่งออก และการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Final Products) หรือปัจจัยของการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศอินเดีย เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาถึงตลาดรถยนต์ของประเทศอินเดีย และเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยต่อไป นอกจากนี้ควรมีการศึกษาผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับประเทศอื่น ๆ ที่ได้มีการเริ่มดำเนินการเปิดเขตการค้าเสรีเสร็จเรียบร้อยแล้ว เช่น ไทย-นิวซีแลนด์ ไทย-เปรู ไทย-ออสเตรเลีย และอื่น ๆ ที่มีผลต่อรายการสินค้าที่อยู่ในกลุ่มแรงลดภavnี (EHPs) โดยเฉพาะสินค้าที่เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทย เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลไทยให้ความสำคัญในการจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดข้อจำกัดในการการส่งออกสินค้ารายการอื่นๆ ที่มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมต่าง ๆ ของไทยต่อไป

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2547. ความตกลงการค้าเสรีไทย-อินเดีย. กระทรวงพาณิชย์.

_____. 2548. **Fact Book** เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย. กระทรวงพาณิชย์

กรมศุลกากร. 2549. สถิตินำเข้า-ส่งออก (Online). www.customs.go.th/Statistic/, 23
ธันวาคม 2549.

จิตทิพย์ พึ่งอารีย์. 2547. ผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศ
สาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย.
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์.

ชัยวัฒน์ คนจริง. 2532. ผลกระทบที่เกิดจากการรวมตัวทางเศรษฐกิจระหว่าง
ประเทศ. เศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ. 3(กรกฎาคม-กันยายน2532) :
333-339.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2549. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร:
ธนาคารแห่งประเทศไทย.

ธวัช ฌานวัฒน์. 2541. ผลของการลดภาษีในเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการส่งออก
สินค้าอุตสาหกรรมของไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นราทิพย์ ชูติวงศ์. 2540. หลักเศรษฐศาสตร์ I: จุลเศรษฐศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 4.
กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นิฐิตา เบญจมสุทิน, นงนุช พันธกิจไพบูลย์. 2548. เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ.
พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2531. รายงานการวิจัยเรื่องอุตสาหกรรมชิ้นส่วน
และอุปกรณ์รถยนต์.

ประธมาภรณ์ รักจิตธรรม. 2539. วิเคราะห์ผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองทางด้านภาษี
ศุลกากรและนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด. วิทยานิพนธ์วิทยา
ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ปฎิมา สงกุมาร. 2544. การวิเคราะห์ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อ
อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาเศรษฐศาสตร์เกษตร, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ฝ่ายวิชาการ. 2548. ผลประโยชน์ที่ไทยได้รับจาก FTA ไทย-อินเดีย. ธนาคารเพื่อการส่งออกและ
นำเข้าแห่งประเทศไทย.

_____. 2549. ความคืบหน้าการจัดทำ FTA ไทย-อินเดีย. ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า
แห่งประเทศไทย

_____. 2549. FTA ไทย-อินเดีย: ผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย.
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย.

พจน์ย์ ประสิทธิ์เกตุ. 2547. ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือที่มีต่อการส่งออก
ปลาทูน่ากระป๋องของไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์
มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พัชรีย์ สีโรรส. 2540. รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พันธุ์ยา บรรจงชีพ. 2538. การศึกษามาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ : กรณีศึกษา

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. 2549. การแสวงหาผลประโยชน์จากข้อตกลงการ
เปิดเสรี. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

เริงนา อยู่เกียงไกร. 2546. ผลกระทบจากการรวมกลุ่มเขตการค้าเสรีระหว่างสหภาพยุโรปกับ
กลุ่มตลาดร่วมอเมริกาใต้ตอนล่างต่อปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยไปตลาดสหภาพ
ยุโรป. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. 2543. เศรษฐศาสตร์เบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วีรพล นิธิชากร. 2544. ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. วิทยานิพนธ์
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศุภวรรณ นิลกำแหง. 2544. การวิเคราะห์ดุลยภาพบางส่วนของผลกระทบจากการลดภาษีภายใต้
ข้อตกลงองค์การการค้าโลกต่ออุตสาหกรรมล้อเหล็กไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์เกษตร, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศูนย์สารสนเทศการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการส่งออก. 2548. **Trade Watch.**
กรุงเทพมหานคร: กรมส่งเสริมการส่งออก.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. 2539. รายงานเรื่องสู่ทางและโอกาสการส่งออกและ
ผลกระทบจากการมีเขตการค้าเสรีอาเซียน. กรุงเทพฯ.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. 2549. สรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
ปี 2548 และแนวโน้มปี 2549. ม.ป.ท.

สำนักงานสถิติการกรมเศรษฐกิจพาณิชย์. 2538. รายงานการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง นโยบายการค้าเสรี: ได้หรือเสีย ? ดีหรือเลว ?.

สุกัญญา อินทโชติ. 2548. ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนต่อการส่งออกสิ่งทอของไทยไปประเทศอาเซียน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

เสาวลักษณ์ ปโกฏิประภา. 2548. เศรษฐศาสตร์จุลภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Anne O. Krueger. 1997. "Free Trade Agreement versus Custom Unions." **Journal of Development Economics** (54): 169-187.

Subhash C. Jain. 1999. "Prospects for South Asia Free Trade Agreement: Problems and Challenges." **International Business Review** (8): 399-419.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรี
ระหว่างไทยและอินเดียที่มีต่อรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

ตารางผนวกที่ 1 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) ของอื่น ๆ ทำด้วย
 ลวดเหล็กหรือลวดเหล็กกล้าของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	ปริมาณการส่งออก (หน่วย) ¹	มูลค่าการส่งออก (บาทต่อหน่วย) ²	ราคาการส่งออก (f.o.b) ^{1/2}
2544 : 1	54,953	32,138,135	584.8295
2544 : 2	99,099	68,152,116	687.7175
2544 : 3	95,056	56,389,624	593.2253
2544 : 4	64,694	38,448,517	594.3135
2545 : 1	64,614	30,591,756	473.4540
2545 : 2	96,630	38,731,487	400.8226
2545 : 3	172,106	61,123,359	355.1495
2545 : 4	135,552	46,996,339	346.7034
2546 : 1	245,960	63,622,399	258.6697
2546 : 2	355,148	86,757,613	244.2858
2546 : 3	383,210	131,241,262	342.4787
2546 : 4	534,083	233,911,904	437.9692
2547 : 1	653,177	237,858,454	364.1562
2547 : 2	608,273	214,344,273	352.3817
2547 : 3	478,697	225,739,910	471.5716
2547 : 4	430,958	187,715,349	435.5769
2548 : 1	62,280	7,225,613	116.0182
2548 : 2	5,896	1,896,219	321.6111
2548 : 3	1,298	1,285,939	990.7087
2548 : 4	200	168,835	844.1750

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางผนวกที่ 2 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) ส่วนประกอบ
เครื่องยนต์ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบของไทยไปประเทศอินเดีย
ที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	ปริมาณการส่งออก (หน่วย) ¹	มูลค่าการส่งออก (บาทต่อหน่วย) ²	ราคาการส่งออก (f.o.b) ^{1/2}
2544 : 1	15,423	11,063,480	717.3365
2544 : 2	15,754	12,284,452	779.7672
2544 : 3	19,243	13,535,512	703.3993
2544 : 4	13,455	9,137,988	679.1519
2545 : 1	22,757	18,184,258	799.0622
2545 : 2	25,294	26,440,855	1,045.341
2545 : 3	35,380	41,405,461	1,170.307
2545 : 4	28,784	36,944,379	1,283.504
2546 : 1	34,189	47,600,524	1,392.276
2546 : 2	42,305	61,119,683	1,444.739
2546 : 3	46,115	99,220,065	2,151.579
2546 : 4	163,222	266,245,114	1,631.184
2547 : 1	219,689	361,819,874	1,646.964
2547 : 2	191,842	311,132,616	1,621.817
2547 : 3	233,785	413,537,844	1,768.881
2547 : 4	232,934	345,569,701	1,483.552
2548 : 1	30,427	171,939,995	5,650.902
2548 : 2	599	8,538,697	14,254.92
2548 : 3	337	7,711,345	22,882.33
2548 : 4	1,281	41,843,288	32,664.55

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางผนวกที่ 3 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) เครื่องอุปโภคอื่น ๆ
สำหรับให้แสงสว่างหรือให้สัญญาณที่มองเห็นได้ของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้
ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	ปริมาณการส่งออก (หน่วย) ¹	มูลค่าการส่งออก (บาทต่อหน่วย) ²	ราคาการส่งออก (f.o.b) ^{1/2}
2544 : 1	2,459	2,031,259	826.0512
2544 : 2	14,736	19,923,573	1,352.034
2544 : 3	16,011	22,117,563	1,381.398
2544 : 4	6,804	6,700,838	984.8381
2545 : 1	5,675	2,179,563	384.0641
2545 : 2	2,422	986,859,400	407,456.4
2545 : 3	5,055	8,071,495	1,596.735
2545 : 4	9,036	10,006,050	1,107.354
2546 : 1	14,309	21,059,184	1,471.744
2546 : 2	24,561	33,343,424	1,357.576
2546 : 3	28,697	43,028,683	1,499.414
2546 : 4	24,445	35,424,105	1,449.135
2547 : 1	28,493	39,822,557	1,397.626
2547 : 2	36,351	55,807,182	1,535.231
2547 : 3	42,917	60,012,128	1,398.330
2547 : 4	36,287	65,273,817	1,798.821
2548 : 1	34,957	73,037,722	2,089.359
2548 : 2	37,191	73,403,690	1,973.695
2548 : 3	43,016	101,237,682	2,353.489
2548 : 4	35,838	96,795,750	2,700.925

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางผนวกที่ 4 ปริมาณการส่งออก มูลค่าการส่งออก และราคาส่งออก (f.o.b) อุปกรณ์สำหรับ
บังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติของไทยไปประเทศอินเดียที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	ปริมาณการส่งออก (หน่วย) ¹	มูลค่าการส่งออก (บาทต่อหน่วย) ²	ราคาการส่งออก (f.o.b) ^{1/2}
2544 : 1	282,000	50,440,268	178.8662
2544 : 2	340,000	63,888,550	187.9075
2544 : 3	382,000	74,779,747	195.7585
2544 : 4	375,000	70,746,937	188.6585
2545 : 1	2	960	480.0000
2545 : 2	292,003	50,244,372	172.0680
2545 : 3	300,000	45,278,280	150.9276
2545 : 4	215,003	30,632,874	142.4765
2546 : 1	200,001	31,007,895	155.0387
2546 : 2	40,602	50,520,459	1,244.285
2546 : 3	1,571	3,252,127	2,070.100
2546 : 4	1,769	4,147,425	2,344.503
2547 : 1	1,698	3,834,926	2,258.496
2547 : 2	2,221	5,286,222	2,380.109
2547 : 3	2,207	7,493,177	3,395.187
2547 : 4	2,420	5,737,650	2,370.930
2548 : 1	180	104,088	578.2667
2548 : 2	132	68,540	519.2424
2548 : 3	368	219,873	597.4836
2548 : 4	90	45,797	508.8666

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางผนวกที่ 5 ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศเบื้องต้นของประเทศอินเดีย ณ ราคาคงที่
ปี พ.ศ. 2542 (รูป) ที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศเบื้องต้น ณ ราคาคงที่ (รูป)
2544 : 1	5,232.047
2544 : 2	5,256.824
2544 : 3	5,292.161
2544 : 4	5,338.058
2545 : 1	5,394.513
2545 : 2	5,461.528
2545 : 3	5,539.103
2545 : 4	5,627.236
2546 : 1	5,739.852
2546 : 2	5,843.536
2546 : 3	5,952.209
2546 : 4	6,065.873
2547 : 1	6,186.810
2547 : 2	6,309.540
2547 : 3	6,436.348
2547 : 4	6,567.232
2548 : 1	6,796.736
2548 : 2	6,897.957
2548 : 3	6,965.438
2548 : 4	6,999.178

ที่มา: International Monetary Fund (2549)

ตารางผนวกที่ 6 อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป) ที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อรูป)
2544 : 1	0.9344
2544 : 2	0.9736
2544 : 3	0.9581
2544 : 4	0.9300
2545 : 1	0.9041
2545 : 2	0.8785
2545 : 3	0.8666
2545 : 4	0.9030
2546 : 1	0.8991
2546 : 2	0.9028
2546 : 3	0.8988
2546 : 4	0.8777
2547 : 1	0.8716
2547 : 2	0.8982
2547 : 3	0.8982
2547 : 4	0.8974
2548 : 1	0.8869
2548 : 2	0.9179
2548 : 3	0.9412
2548 : 4	0.9043

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ 7 อัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทย ก่อนและภายหลังการจัดทำกรอบความ
ตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-อินเดีย ที่ใช้ในการคำนวณ

ปี พ.ศ. : ไตรมาส	อัตราภาษีนำเข้าของประเทศไทย (ร้อยละ)
2544 : 1	25
2544 : 2	25
2544 : 3	25
2544 : 4	25
2545 : 1	25
2545 : 2	25
2545 : 3	25
2545 : 4	25
2546 : 1	25
2546 : 2	25
2546 : 3	25
2546 : 4	25
2547 : 1	25
2547 : 2	25
2547 : 3	25
2547 : 4	12.5
2548 : 1	12.5
2548 : 2	12.5
2548 : 3	12.5
2548 : 4	6.25

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ภาคผนวก ข

ข้อมูลทั่วไปของสาธารณรัฐอินเดีย

สาธารณรัฐอินเดีย

Republic of India

ข้อมูลทั่วไป

ที่ตั้ง

ประเทศอินเดียตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียใต้ ทางทิศเหนือติดกับจีน เนปาล และภูฏาน ทางตะวันตกเฉียงเหนือติดกับปากีสถาน ทางตะวันออกเฉียงเหนือติดพม่า ทางตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงใต้ติดมหาสมุทรอินเดีย และทางตะวันตกติดบังกลาเทศ

พื้นที่

3,287,590 ตารางกิโลเมตร (อันดับ 7 ของโลก)

เมืองหลวง

กรุงนิวเดลี (New Delhi)

เมืองสำคัญ

เมืองมุมไบ เป็นศูนย์กลางทางการค้า การเงิน และการคมนาคมเป็นเมืองท่าสำคัญ และเป็นแหล่งผลิตภาพยนตร์ฮินดีที่ใหญ่ที่สุด บังกาลอร์เป็นเมืองศูนย์กลางของอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อิเล็กทรอนิกส์ การบิน และอวกาศ เจนไนเป็นศูนย์กลางธุรกิจในภาคใต้ของอินเดีย อุตสาหกรรมหลักคืออุตสาหกรรมรถยนต์ กัลกัตตา เป็นเมืองหลวงเก่าของอินเดีย และเป็นเมืองใหญ่อันดับ 2

ภูมิอากาศ

ประเทศอินเดียมีสภาพภูมิอากาศแตกต่างกันอย่างมาก เนื่องจากมีพื้นที่กว้างใหญ่ตอนเหนืออยู่ในเขตหนาว ขณะที่ตอนใต้อยู่ในเขตร้อน ทางเหนือมีแม่น้ำสายใหญ่ไหลผ่าน คือแม่น้ำสินธุและคงคา จึงอุดมสมบูรณ์กว่าตอนใต้ ซึ่งมีแต่แม่น้ำสายสั้น ๆ อุณหภูมิเฉลี่ยในที่ราบช่วงฤดูร้อน ประมาณ 35 องศาเซลเซียส และฤดูหนาว ประมาณ 10 องศาเซลเซียส

จำนวนประชากร

ประเทศอินเดียมีประชากรจำนวน 1,065,070,607 คน (ปีพ.ศ. 2547) (มากเป็นอันดับ 2 ของโลก) อัตราการขยายตัวของประชากร ประมาณร้อยละ 1.44 (ปีพ.ศ. 2547)

เชื้อชาติ

ประชากรมีเชื้อชาติ อินโด-อารยัน ร้อยละ 72 คราวีเดียน ร้อยละ 25 มองโกลอยด์ ร้อยละ 2 และอื่น ๆ ร้อยละ 1

ภาษา

ภาษาฮินดีเป็นภาษาที่ใช้โดยประชาชนส่วนใหญ่ ภาษาอังกฤษเป็นภาษาที่ใช้ในวงราชการและธุรกิจ นอกจากนั้นยังมีภาษาท้องถิ่นอีกนับร้อยภาษา แต่ที่ใช้กันมากมี 14 ภาษา อาทิ อูรดู เกลอู เบงกาลี มาราฐี ทมิฬ กุจราตี และปัญจาบี

ศาสนา

ชาวอินเดียนับถือศาสนาฮินดู ร้อยละ 81.3 ศาสนาอิสลามร้อยละ 12 ศาสนาคริสต์ร้อยละ 2.3 ศาสนาซิกข์ร้อยละ 1.9 อื่น ๆ (ศาสนาพุทธ เซน และนาซี)ร้อยละ 2.5

การเมืองการปกครอง

ระบอบการเมือง

ประชาธิปไตยระบบรัฐสภา (Parliamentary Democracy) ปกครองแบบ สาธารณรัฐ (Federal Republic) อำนาจอการปกครองแบ่งเป็น 28 รัฐ และสหภาพอาณาเขตของรัฐบาลกลาง (Union Territories) อีก 7 เขต โดยแยกศาสนาออกจากการเมือง (secular state)

ประมุขของรัฐ

นาย Abdul Kalam ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีเข้ารับตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2545

นายกรัฐมนตรี

Dr. Manmohan Singh เข้ารับตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม ปีพ.ศ. 2547

อำนาจบริหารส่วนกลาง

รัฐบาลกลางยังคงอำนาจในเรื่องการป้องกันประเทศ ด้านนโยบายต่างประเทศ การรถไฟ การบินและการคมนาคมอื่น ๆ ด้านการเงิน ด้านกฎหมายอาญา ฯลฯ

ฝ่ายนิติบัญญัติ

ประกอบด้วย 2 สภา คือ ราชยสภา (Rajya Sabha) หรือสภาสูง และโลกสภา (Lok Sabha) หรือสภาผู้แทนราษฎร การตรากฎหมายต่าง ๆ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากทั้งสองสภาตาม รัฐธรรมนูญบัญญัติให้ราชยสภามีสมาชิก 250 คน ปัจจุบันมีสมาชิกจำนวน 245 คน โดย 12 คนจะเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่าง ๆ ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยประธานาธิบดีทุก ๆ 2 ปี อีก 233 คน มาจาก

การเลือกตั้งทางอ้อม เป็นผู้แทนของรัฐและ Union Territories โลกศภูมามีสมาชิกจำนวน 545 คน สมาชิกจำนวน 543 มาจากการเลือกตั้งโดยตรง (530 คนมาจากแต่ละรัฐ/13 คน มาจาก Union Territories) และอีก 2 คน มาจากการคัดเลือกของประธานาธิบดี จากกลุ่มอินโด-อารยันในประเทศ และอยู่ในวาระคราวละ 5 ปี เว้นเสียแต่จะมีการยุบสภา

ฝ่ายบริหาร

ประธานาธิบดี เป็นประมุขของรัฐ และเป็นหัวหน้าคณะบริหาร (Head of Executive of the Union) ซึ่งประกอบด้วย รองประธานาธิบดี นายกรัฐมนตรี และคณะรัฐบาล ประธานาธิบดีได้รับการเลือกตั้งทางอ้อมจากผู้แทนของทั้งสองสภา รวมทั้งสภานิติบัญญัติของแต่ละรัฐ ดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี และสามารถลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นวาระที่ 2 ได้ รองประธานาธิบดีได้รับการเลือกตั้งทางอ้อมจากผู้แทนของทั้ง 2 สภา ดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี และเป็นประธานราชสภาโดยตำแหน่ง ส่วนนายกรัฐมนตรีเป็นผู้ที่มีอำนาจในการบริหารอย่างแท้จริง ดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี ได้รับการแต่งตั้งโดยตรงจากประธานาธิบดี และเป็นหัวหน้าคณะรัฐมนตรี (Council of Ministers) ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยประธานาธิบดี โดยการเสนอแนะของคณะรัฐมนตรี ประกอบด้วย รัฐมนตรี (Ministers of State Independent Charge) และรัฐมนตรีช่วยว่าการ (Ministers of State) รับผิดชอบโดยตรงต่อโลกสภา

ฝ่ายตุลาการ

อำนาจตุลาการเป็นอำนาจอิสระ ไม่ขึ้นกับฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ปกป้องและตีความรัฐธรรมนูญ ศาลฎีกา (Supreme Court) ของตนเองเป็นศาลสูงสุดของประเทศ ผู้พิพากษาประจำศาลฎีกา มีจำนวนไม่เกิน 25 คน แต่งตั้งโดยประธานาธิบดี ในระดับรัฐมีศาลสูง (High Court) ของตนเองเป็นศาลสูงสุดของแต่ละรัฐ รองลงมาเป็น Subordinate Courts ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ

อำนาจบริหารระดับรัฐ

รัฐธรรมนูญอินเดียแบ่งแยกอำนาจระหว่างรัฐบาลกลาง (Government of India) และรัฐบาลมลรัฐ (State Government) อย่างชัดเจน รัฐบาลมลรัฐจะมีอำนาจในการรักษาความสงบเรียบร้อย และรักษากฎหมาย รวมถึงการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของมลรัฐ

โครงสร้างของฝ่ายบริหารในแต่ละรัฐ มีผู้ว่าการรัฐ (Governor) เป็นประมุข ได้รับการแต่งตั้งโดยตรงจากประชาชนาธิบดี รัฐบาลแห่งรัฐ (State Government) ประกอบด้วยมุขมนตรี (Chief Minister) เป็นหัวหน้า และคณะรัฐมนตรีประจำรัฐ (State Ministers) ทั้งนี้รัฐบาลแห่งรัฐจะมาจากพรรคการเมือง หรือได้รับแต่งตั้งจากสภานิติบัญญัติแห่งรัฐ (Legislative Assembly)

เศรษฐกิจการค้า

หน่วยเงินตรา

รูปี อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 43.75 รูปี (มิถุนายน ปีพ.ศ. 2547)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น

505.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปีพ.ศ. 2546)

รายได้เฉลี่ยต่อหัว

480 ดอลลาร์สหรัฐ (ปีพ.ศ. 2546)

อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ

8.10 (ปีพ.ศ. 2546)

อัตราเงินเฟ้อ

ร้อยละ 4.91 (มีนาคม ปีพ.ศ. 2547)

การส่งออก

มูลค่าการส่งออก 47.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (เดือนเมษายน ปีพ.ศ. 2546 – มกราคม ปี พ.ศ. 2547) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 12.83 โดยสินค้าส่งออก ได้แก่ อัญมณีและกึ่งอัญมณี ผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ เวชภัณฑ์ เครื่องหนัง ตลาดส่งออกสินค้าของอินเดีย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักรอิตาลี สหราชอาณาจักร อังกฤษ เยอรมนี จีน ญี่ปุ่น เบลเยียม

การนำเข้า

มูลค่าการนำเข้า 61.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (เมษายน ปีพ.ศ. 2546 – มกราคม ปี พ.ศ. 2547) โดยเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้าร้อยละ 24.70 สินค้านำเข้า ได้แก่ ปิโตรเลียม น้ำมันดิบ อัญมณีและกึ่งอัญมณี เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักร เหล็ก และปุ๋ย ตลาดนำเข้าสินค้าจากอินเดีย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เบลเยียม จีน อังกฤษ เยอรมนี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ มาเลเซีย

ดุลการค้าขาดดุล 14.43 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (เมษายน ปีพ.ศ. 2546 – มกราคม ปีพ.ศ. 2547)

สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ

อินเดียเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้ต่ำ ประชากรกว่าร้อยละ 60 ยังประกอบอาชีพเกษตรกรรม ปัญหาความยากจนและการว่างงานเป็นปัญหาสำคัญ เนื่องจากปิดประเทศและดำเนินนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมภายในมานาน อย่างไรก็ตาม อินเดียเริ่มเปิดเสรีทางเศรษฐกิจเมื่อปี พ.ศ. 2534 เนื่องจากต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรง จุดเปลี่ยนที่สำคัญ คือ การแปรรูปรัฐวิสาหกิจซึ่งส่งผลให้มีการลงทุนจากต่างชาติในกิจการด้านไฟฟ้า พลังงาน และอุตสาหกรรมต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีการเปิดเสรีด้านโทรคมนาคม และการสื่อสารในปีพ.ศ.2543 ทำให้สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของอินเดียดีขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงปัจจุบัน ประเทศอินเดียจึงอยู่ในสถานะตลาดใหม่ที่มีความสนใจอย่างยิ่งจากนานาชาติ

ในปีพ.ศ.2546 เศรษฐกิจของอินเดียเติบโตเป็นอันดับที่ 12 ของโลก และเป็นอันดับ 3 ในเอเชีย รองจากญี่ปุ่นและจีน โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเบื้องต้น 505.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เศรษฐกิจอินเดียไตรมาสสุดท้ายของปีพ.ศ. 2546 เติบโตถึงร้อยละ 10 เนื่องจากเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรได้เต็มที่ การส่งออกเติบโตถึงร้อยละ 10 รายได้จากการลงทุนโดยตรงของต่างชาติมีจำนวน 4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราดอกเบี้ยต่ำลง อัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับร้อยละ 4.91 ตลาดเงินทุนแข็งแกร่ง เงินทุนสำรองต่างประเทศสูงกว่า 1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ประเทศอินเดียมีความเจริญก้าวหน้าในด้านอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอย่างดี โดยเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา สร้างรายได้จาก 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2534 เป็น 17.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นมูลค่าการส่งออกซอฟต์แวร์และบริการถึง 9.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึง 12 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปีพ.ศ. 2547 ทั้งนี้เพราะประเทศอินเดียมีประชากรร้อยละ 6 ที่มีความเป็นอยู่และการศึกษาดีในระดับนานาชาติ และมีสถาบันการศึกษาคุณภาพสูงที่ เน้นการผลิตบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี นอกจากนี้ อินเดียยังเห็นว่า อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์เป็นอุตสาหกรรมสะอาดปราศจากมลพิษ เป็น การสร้างทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งมีการลงทุนต่ำ และมีมูลค่าเพิ่มในการส่งออกสูงมาก ประกอบกับ การสนับสนุนอย่างจริงจังของภาครัฐบาล ทั้งในระดับรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น มีการจัดตั้ง องค์การเฉพาะของภาครัฐที่ทำหน้าที่สนับสนุนการพัฒนาการส่งออกซอฟต์แวร์ คือ Software Technology Parks of India (STPI)

การค้า

การค้าระหว่างไทย-อินเดียยังมีปริมาณไม่มากเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพ ปริมาณการค้ารวมในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา (ปีพ.ศ. 2542-2546) มีมูลค่าเฉลี่ย 1,168 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2546 มีมูลค่าการค้ารวม 1,509.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 ร้อยละ 27.36 โดยไทยเป็นฝ่ายขายดุลการค้า 230.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในภาพรวมประเทศไทยนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปจากอินเดีย และส่งออกสินค้าที่ใช้ในอุตสาหกรรม ประเทศไทยและอินเดียมีเป้าหมายที่จะเพิ่มมูลค่าการค้าสองฝ่ายให้ถึง 2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปีพ.ศ. 2547 ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะ

ทำได้สำเร็จ เพราะในปีพ.ศ. 2546 มูลค่าการค้ามีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2545 ถึงร้อยละ 27.63 และในระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน ปีพ.ศ. 2547 มูลค่าการค้ามีปริมาณถึง 703 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

การลงทุน

ประเทศไทยลงทุนในอินเดียเป็นอันดับ 3 ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน รองมาจาก มาเลเซียและสิงคโปร์ และลงทุนเป็นอันดับที่ 18 จากนักลงทุนต่างชาติทั้งหมดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โครงการลงทุนของไทยในอินเดียมีทั้งสิ้น 110 โครงการ มูลค่า 23,379 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.01 ของการลงทุนจากต่างประเทศในอินเดียทั้งหมด นักลงทุนไทยส่วนใหญ่สนใจลงทุนในสาขาอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้ามากเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ สาขาผลิตผลทางการเกษตร สาขาอุตสาหกรรมเบา และสิ่งทอ ตามลำดับ สำหรับการลงทุนของอินเดียในไทย ในปี พ.ศ. 2546 ประเทศอินเดียมีโครงการที่ได้รับอนุมัติการลงทุนจาก BOI รวม 11 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 1.9 ของโครงการจากต่างประเทศที่ได้รับอนุมัติ เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2545 ร้อยละ 120 ลงทุนเป็นอันดับ 9 ในแง่ของจำนวนโครงการ มีมูลค่าการลงทุน 3,519.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2545 ประมาณ 30 เท่าตัว สาขาที่มีจำนวนโครงการลงทุนมากที่สุด คือ เคมีภัณฑ์ และกระดาษ อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอ

ด้านการต่างประเทศ

รัฐบาลชุดปัจจุบันประกาศว่า จะดำเนินนโยบายต่างประเทศที่เป็นอิสระ (Independent Foreign Policy) เน้นผลประโยชน์แห่งชาติเป็นหลัก ส่งเสริมความเท่าเทียมกันในการดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศที่พัฒนาแล้วกับประเทศกำลังพัฒนา และส่งเสริมหลักการ Multi-Polarity คือ

1. ให้ความสำคัญสูงสุดกับการเสริมสร้างความสัมพันธ์ กับประเทศเพื่อนบ้าน
ใกล้เคียง(Neighborhood Diplomacy) คือ ประเทศสมาชิกของสมาคมความร่วมมือแห่งภูมิภาคเอเชียใต้ (South Asia Association for Regional Cooperation : SAARC) 7 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน เนปาล มัลดีฟส์ ปากีสถาน ศรีลังกา

2. นอกจากประเทศเพื่อนบ้านกลุ่ม SAARC แล้ว ยังให้ความสำคัญกับอัฟกานิสถาน อิรัก อิหร่าน และอาเซียน ซึ่งถือเป็นประเทศเพื่อนบ้านใกล้ชิดเช่นกัน โดยให้ความสำคัญต่อการดำเนินนโยบายมองตะวันออก (Look East) อย่างต่อเนื่อง

3. ส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศจีน โดยเฉพาะความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการแก้ไขปัญหาข้อพิพาทเรื่องพรมแดน

4. กระชับความสัมพันธ์ที่ดีอยู่แล้วกับรัสเซียให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยเฉพาะด้านการทหารและเทคโนโลยีด้านอวกาศ และนิวเคลียร์

5. ขยายความร่วมมือกับประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจและการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศ

6. เพิ่มความสำคัญต่อความสัมพันธ์กับตะวันออกกลาง (West Asia) โดยคำนึงถึงรากฐานความสัมพันธ์ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ในขณะเดียวกัน ก็ยังคงมีความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับประเทศอิสราเอลโดยเฉพาะ

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ –นามสกุล

นางสาวนลินทิพย์ นิลเกตรา

วัน เดือน ปี ที่เกิด

วันที่ 3 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525

สถานที่เกิด

จังหวัดสมุทรสงคราม

ประวัติการศึกษา

อักษรศาสตรบัณฑิต (ประวัติศาสตร์)

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ทุนการศึกษาที่ได้รับ

ทุนสนับสนุนคุณภาพงานวิจัยระดับ

บัณฑิตศึกษา ประจำปีงบประมาณ

2550